№10 (952) ОКТЯБРЬ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

«ВОЛГА-САЙБЕР» ПОЗАДИ 45 тыс. км 126

МУЛЬТИМЕДИА-ЦЕНТРЫ В АВТОМОБИЛЕ 168

«АУДИ» И «ПОРШЕ» ПРОТИВ «МЕРСЕДЕСА» 274

60 ЧАСОВ

30

FIAT LINEA

RENAULT SANDERO

VOLKSWAGEN POLO SEDAN

РЫНОК РОССИИ ПРИРАСТЕТ НОВИНКАМИ 12

ЗАКОН О ПОЛИЦИИ: МЫ ЖДЕМ ПЕРЕМЕН 226

«ЛАДА-ГРАНТА» ЗАМЕНИТ «САМАРУ» 192

ГРАН-ПРИ 2011 ТРИ МАШИНЫ ЧИТАТЕЛЯМ 306



72

НАЙТИ ВСЕДОРОЖНИК НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

KIA SORENTO • NISSAN X-TRAIL • JEEP CHEROKEE

ISSN 0321-4249





Антон Чуйкин, главный редактор

Контакт с «Солярисом»

На моем столе тринадцать самых первых анкет читателей, которые сразу по выходе предыдущего номера ЗР приняли участие в Гран-при и проголосовали за лучшие автомобили. Я всегда жду этих писем с нетерпением – с них стартует Гран-при, к тому же именно по первой корреспонденции можно предсказать кое-какие результаты и оценить состав «судейской коллегии».

Нам пишут из Твери и Москвы, Балашова и Калуги, Сафонова и Костромы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. Понятно, что раньше других пришли послания от жителей европейской части России – на то она и первая неделя голосования.

Жюри Гран-при молодо – средний возраст 33 года – и пока представлено сплошь мужчинами. Машина есть: тут и «Опель-Мерива», и «Ниссан-Ноут», и «Лада-Калина», и «Форд-Фокус». Семеро респондентов (половина!) в ближайшее время планируют купить новый автомобиль. Какой? Хотят, в частности, «Мицубиси-ASX», «Рено-Логан» и «Колеос», «Ситроен-Берлинго», «Фольксваген-Поло Седан» (с. 30).

Сюрприз ждал в следующем конверте. Наш читатель из Москвы хотел бы приобрести «Хёндай-RB». Вот какова аудитория «За рулем»! Машину могли видеть пока только у нас в журнале и на автосалоне (с. 12), причем лишь снаружи – но уже успели оценить. Действительно, RB – главная премьера минувшей выставки; именно эти автомобили мы предлагаем в качестве призов самым удачливым участникам Гран-при «За рулем».

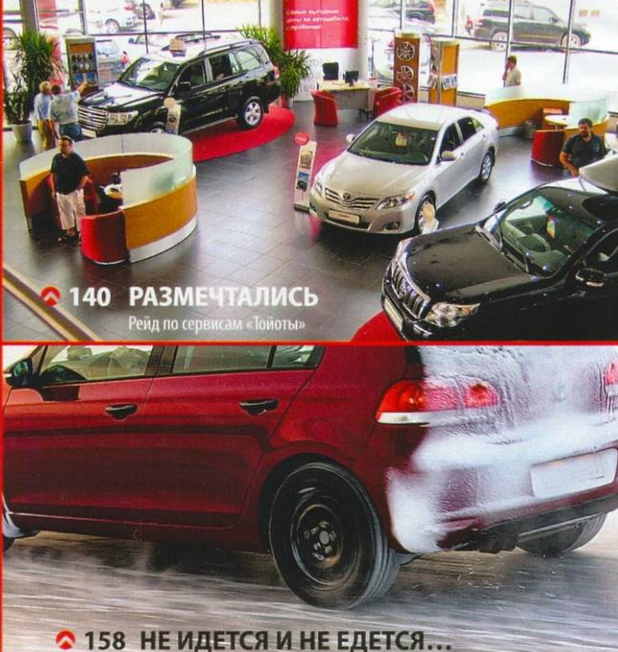
Модель специально для России; массовое производство – в Питере, причем сразу же серьезный уровень локализации и большие объемы выпуска, с десяток изготовителей компонентов и около пяти тысяч новых рабочих мест. На автосалоне ее показали в ранге концепта под именем «Ар-Би», а название серийной машины огласили в середине сентября: «Солярис». Так звали, напомню, мыслящий океан.

Хотите установить с ним контакт? Гран-при «За рулем» в разгаре, присоединяйтесь. Каталог и карточка для голосования опубликованы сразу за самым подробным на сегодня портретом «Соляриса» (с. 306).

P. S. *Ну и роман Лема, само собой, не грех перечитать.*


54 МАКСИМУМ ОТ МИНИ
«МИНИ-Кантримен»
M WJ 4628
64 ПОХОД НА ВОСТОК
На «Шевроле-Нива» до Байкала
Экспедиция
сокровищами России
на Chevrolet NIVA
Красноярск
Кемерово
Барнаул
60 ПИСЬМО СУЛТАНУ
Хэтчбек «ЗАЗ-Шанс»
Е951КР 190
50 ТУЗЫ И ДЖОКЕР
«Ауди-А8 Ланг»





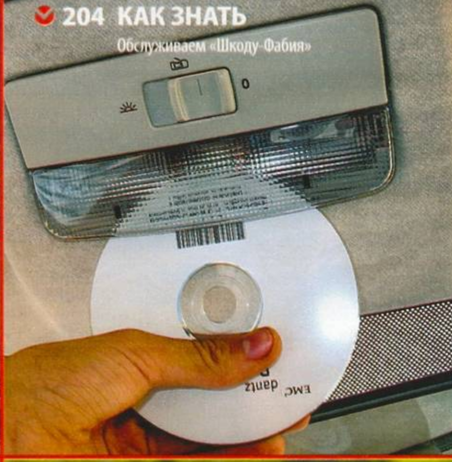


АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Автобус. **Грузовик.



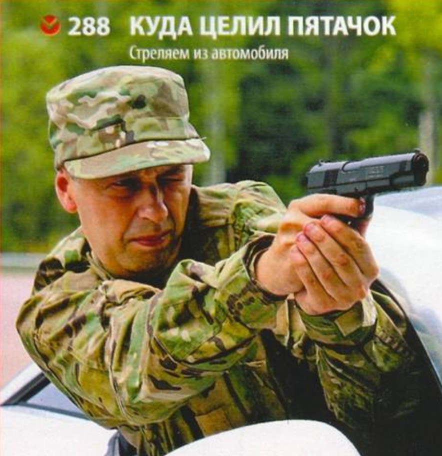
266 **РАЗБОРКИ С НАСТРОЙКАМИ**
Формула-2



204 **КАК ЗНАТЬ**
Обслуживаем «Шкоду-Фабия»



300 **С ЛЮБОВЬЮ К НАСТОЯЩЕМУ**
Гонки ретромобилей в Ле-Мане



288 **КУДА ЦЕЛИЛ ПЯТАЧОК**
Стреляем из автомобиля

Зал ожидания

О главных премьерах выставки ММАС-2010 мы уже писали в № 8. Нынешняя публикация напомнит читателям о том, что время ожидания закончилось – новинки салона уже в продаже или вот-вот появятся на нашем рынке. В качестве гида по впервые представленным в Москве экспонатам выступил Максим Приходько. Иллюстративная часть – Константин Якубов.



Концепт «Лада-R90». Плод объединения АВТОВАЗа и «Рено» – «Проект R90», который известен зарубежной публике как «Дачия-MCV». Увенчанный ладьей, он поплывет по российским дорогам с марта 2012 года. Стартовая цена транспортного средства повышенной вместимости 400 тыс. руб. Из собственного АВТОВАЗ показал «Ладу-Приора CNG», основным горючим для которой служит природный газ. Бензобак в машине оставили полноразмерный – видимо, не особо надеясь на скудную сеть заправок.



Концепт «ТагАЗ-Q100». Родившись в кризис 1998 года, завод пережил и нынешний финансовый катаклизм, явив в Москве широкой публике целый выводок новых моделей, построенных на основе различных китайских «чери». Были показаны и концепты. Скажем, минивэн Q100. Видимо, после неудачи с «Вегой» заводские специалисты стали более тщательно подходить к проектированию перспективных автомобилей. В ближайшее время мы подробно расскажем о планах завода.



«Кадиллак-SRX». Американцы всерьез включились в борьбу за кошельки с евро, юанями и рублями. Ради этого в «Джи-Эм» временно забыли о предпочтениях парней из Арканзаса и снабдили второе поколение своего «проходимца» новейшим 3-литровым атмосферником V6 мощностью 260 л.с. и активным задним дифференциалом eLSD нового поколения. Интерьер оформлен традиционно богато и качественно, что позволило запросить за машину 1 760 200 руб. Следует признать, не без оснований.

«Джип-Гранд Чероки». Новый «Гранд» 2011 модельного года комплектуют двумя вариантами полного привода: «Квадра-Трак II» и «Квадра-Драйв II». Оба управляются при помощи системы «Селект Террейн». Она анализирует информацию о машине и дороге по 12 параметрам, среди которых данные о состоянии силового агрегата, тормозов, подвески, АКП, раздаточной коробки. Пользоваться ею не труднее, чем крутить колесико для выбора режима фотосъемки в цифровой мыльнице. Помимо стандартной для этой машины 5,7-литровой «восьмерки», «Джип» получил новый мотор – 3,6-литровый 286-сильный V6 с заявленным аппетитом 11,4 л/100 км.



Томас Хауш (слева), вице-президент компании «Крайслер» по рынкам Европы, Ближнего Востока и Африки, и **Джон Стек**, генеральный директор «Крайслер Рус»:

– Для поддержания лидерства по части проходимости мы сохранили и существенно доработали полноприводную трансмиссию «Квадра-Драйв». А главное, посмотрите на интерьер! Былой примитивности нет и в помине. Убранству салона и его комфортности мы уделили максимум внимания.



«КИА-Каденца». Модель бизнес-класса придет на смену «Опирусу», чья спорная внешность отталкивала потенциальных покупателей. Одна из «фишек» «корейца» – высокопроизводительная климатика с функцией автоматического удаления конденсата со стекол. Она самостоятельно отслеживает степень влажности и подсушивает воздух в случае, если окна запотеют. Чтобы сделать воздух еще чище и здоровее, систему оснастили ионизатором. Автомобиль получит модернизированный бензиновый двигатель V6 «Лямбда II» объемом 3,5 л (277 л.с.).



Ли Хён Кын, президент «КИА моторс»:

– В Москве мы показываем новинки, которые скоро поступят в продажу. Прежде всего, это новый «Спортидж», но кроме него весной выведем на рынок «Оптиму» и «Каденцу». Наши новинки станут еще безопаснее, красивее и будут укомплектованы по самым современным стандартам. Надеюсь, что в будущем году мы удвоим наши продажи в России.



«КИА-Оптима». Замена «Маджентису». В дополнение ко всем привычным опциям предлагаются панорамный люк, обогрев руля, кожаный салон и система для вождения с оптимальной топливной экономичностью. Что касается моторов, их два: 1,7-литровый дизельный и 2-литровый бензиновый. Следуя моде, машина будет оснащаться 6-ступенчатой коробкой – механической или автоматом. Любители экзотики в 2011 году смогут заказать «Оптиму» с гибридным силовым агрегатом на базе бензинового мотора объемом 2,4 л.

«Ниссан-Патруль». От былой утилитарности не осталось и следа. Седьмое поколение модели, чья европейская премьера пришлась на Россию, получило новые платформу, двигатель V8 мощностью 405 л.с., 7-ступенчатую автоматическую коробку передач. На новом «Патруле» впервые в мире применили гидравлическую систему ограничения колебаний кузова (HBMC). Автомобиль оснащен усовершенствованной системой полного привода ALL MODE 4×4, управление которой в угоду избалованной публике упростили до предела: выбирайте «песок», «бездорожье», «снег» или «камни». Цена от 2 900 000 рублей.



«Субару-Импреза WRX». Самая быстрая – среди «Субару». Модель специально сделана для раллистов и всех, кто таковыми себя считает. Шестнадцатиклапанный наддувный двигатель объемом 2,5 л с двойной системой активного управления клапанами раскручивается до 6000 об/мин и выдает 300 л.с.! Все это богатство теперь упаковано в кузов седан с увеличенным задним спойлером и новым эффектным интерьером. За мягкую посадку после кратковременных взлетов отвечает защитный кожух днища. Любителей большого и хромированного порадуют выхлопные трубы диаметром аж 80 мм.



«Рено-Латитьюд». Создан на базе новой модели «Самсунг-SM5», недавно вышедшей на корейский рынок. Там же машина и производится. Флагман «Рено» получил массажное сиденье для водителя и систему трехзонного климат-контроля. В Россию «Латитьюд» придет с двумя бензиновыми двигателями: 2,5 л (177 л.с.) и 2,0 л (139 л.с.). А еще «Рено» представил кроссовер «Дастер», а также «Логан» и «Сандеро» с автоматом.





Мартин Смит, главный дизайнер «Форда»:

– Мы приложили максимум усилий для того, чтобы «Фокус» вызывал только позитивные эмоции. Его особенность в том, что эта глобальная, то есть предназначенная для всего мира, модель разрабатывалась параллельно в трех кузовах, каждый из которых обладает неповторимой индивидуальностью. Рассчитываем привлечь максимально широкий круг покупателей.

«Форд-Фокус». «Фокусоводы», объединяйтесь в своем терпении, ждать осталось недолго: российское производство начнется во второй половине 2011 года. Новый «Фокус» порадует современным салоном в духе «Фиесты» со стильной центральной консолью, развернутой к водителю. Помимо привычных устройств, отметим опционные системы активной помощи при парковке, контроля тяги в поворотах, предотвращения столкновений на низких скоростях и мониторинга слепых зон. Двигатели обещают высокий уровень эффективности при малом расходе топлива.



«Форд-Мондео». Впервые «Мондео» оснастили 240-сильной версией 2-литрового бензинового двигателя «ЭкоБуст». Будет доступен и самый мощный из дизельных «Дюраторк-TDCi » (2,2 л, 200 л.с.). Из полезно-необязательного – система предупреждения об уходе с занимаемой полосы движения и автоматическое управление дальним светом.



«Шевроле-Камаро». Наращивать российский модельный ряд в «Джи-Эм» решили за счет некогда исключительно американских моделей. «Шевроле-Камаро» как раз из таких. Тут вам и моторище в 426 л.с., и 6-ступенчатый автомат. Будет и выбор кузовов: купе и – внимание! – кабриолет. Машина появится в продаже к лету следующего года.



Джим Бовензи, президент «Джи-Эм» по России и СНГ:

– «Шевроле-Камаро» – безусловно, самый мощный (двигатель 6,2 л), быстрый и красивый. Кстати, победитель всемирного конкурса «Автомобильный дизайн» этого года. Наконец-то мы будем продавать его в России.





«Тойота-Хайлендер». Мировая премьера рестайлингового «Хайлендера», сделанного для рынка США, прошла в России! Этим мы в очередной раз доказали, что любим большие кроссоверы не меньше, чем американцы. Семиместный вседорожник на платформе седана «Кэмри» будет поставляться к нам с 3,5-литровым двигателем мощностью 273 л.с. Максимальная скорость – 180 км/ч, время разгона до 100 км/ч – 8,2 с.



Кенжи Гондо, главный инженер модели «Тойота-Хайлендер»:

– Российская версия отличается от американской прежде всего подогревом сидений и усиленной подвеской, что продиктовано состоянием ваших дорог. Мы также улучшили антикоррозионную защиту деталей. «Хайлендер» построен на той же платформе, что и «Тойота-Кэмри», что создает предпосылки для сборки SUV на петербургском заводе компании.

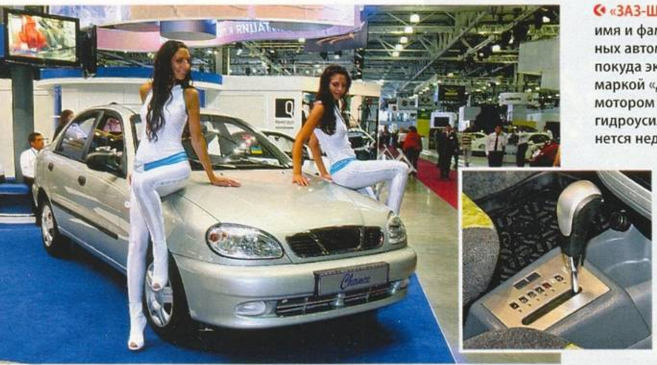


«Хёндай-Соната». Пять предыдущих поколений модели с успехом находили хозяев вне зависимости от их музыкальных пристрастий. В России, надо полагать, новое поколение тоже не застоится в шоурумах. Нам предложат два варианта «Сонаты»: с новыми двигателями «Тета II 2,0» и «Тета II 2,4». Усовершенствованная система впуска поспособствовала увеличению мощности. Скажем, 2,4-литровый мотор развивает 178 л.с. В паре с двигателями работает 6-ступенчатая автоматическая коробка передач «Шифтроник». Еще одна новинка стенда «Хёндай», модель RB, подробно представлена на с. 306.



«Тойота-Хайлюкс». Наконец-то в «Тойоте» приняли решение официально продавать у нас самый известный пикап в мире. В Россию он приедет с двумя моторами – мощностью 144 и 170 л.с. Обе версии оснащены подключаемым полным приводом. Размер грузовой платформы 1547×1515 мм (длина × ширина), грузоподъемность свыше 800 кг. Естественно, в машине наличествуют подушки безопасности, ABS, система распределения тормозных усилий и многое другое.





«ЗАЗ-Шанс» с автоматом. Украинский трудяга «Ланос», сменивший имя и фамилию, теперь позиционируется как один из наиболее доступных автомобилей с АКП. Правда, с автоматами форменный гопак: завод покуда экспериментирует с четырьмя (!) моделями агрегата. А ведь под маркой «Дэу» уже выпускали машину с двумя педалями и 86-сильным мотором объемом 1,5 л! В комплектацию с АКП обещают включить гидроусилитель руля и подушку безопасности. Машина при этом останется недорогой, в районе 310 тыс. руб.



«СанЙонг-Актион Нью». Благодаря стараниям ателье «Италдизайн Джуджаро» новая машина получилась вполне европейской. Как и положено представителю «легкой кавалерии», «Актион» выполнен не на раме, а с несущим кузовом. На серийную модель полностью перенесен интерьер концепт-кара C200. В новинке реализована усиленная конструкция кузова, есть передние и боковые подушки, шторки безопасности, активные подголовники передних сидений. Будут доступны две версии: с моноприводом и 4×4. Мотор при объеме 2,0 л располагает выдающимися 173 л.с. В продаже автомобиль появится в феврале 2011 года.

«Хонда-Кросстур». Совместить в одной машине достоинства трех – такова цель конструкторов «Хонды». Надо сказать, это им удалось. Попытки скрестить седан среднего класса, универсал и кроссовер были и раньше, но именно хондовцам удалось сделать итоговый автомобиль похожим на породистое купе! Полноприводная «Хонда-Кросстур» оснащается мотором объемом 3,5 л (271 л.с.) с системой VCM, отключающей часть цилиндров для экономии топлива. Благодаря этому пятиметровый кроссовер в смешанном режиме расходует не более 12 л на 100 км пробега. Коробка передач автоматическая, 5-ступенчатая. Базовая комплектация весьма богата: полный набор подушек безопасности, навигация, камера заднего вида и прочие электронные средства, повышающие уровень комфорта и безопасности. Начало продаж на российском рынке ожидается в первой половине 2011 года, предполагаемая цена около 1,8 млн. руб.



Президент «Хонда Мотор Рус»
Тосиаки Мокисиба:

– Автомобиль заинтересует тех, кто ездил на высоких SUV и кому, возможно, надоели крены и автобусная посадка. Им наша машина придется по вкусу.





«Инфинити-М». Уже в базе есть многое из того, что у конкурентов надо приобретать опционально. Не случайно ведь начальная комплектация именуется не иначе как «Премиум». Декоративные элементы из дерева цвета «белый пепел» с серебряным напылением в сочетании с нежнейшей кожей делают салон похожим на дорогую мебель или редкий музыкальный инструмент. Россиянам предложат три бензиновых двигателя: объемом 2,5, 3,7 и 5,6 л. На все автомобили семейства М устанавливается 7-ступенчатая автоматическая коробка передач с функцией адаптивного управления переключением (ASC).



Тошио Асахи, главный инженер проекта «Лексус-ES 350»:

– Для меня ES 350 автомобиль, который я больше всего хотел бы купить. Сложнее всего было сделать седан не похожим на «Кэмри», на платформе которой он построен. Мы сделали подвеску более длинноходной, чем для Америки и Китая.

«Лексус-ES 350». Двенадцать подушек безопасности, включая защиту коленей водителя и пассажира на переднем сиденье, электронная система распределения тормозных усилий, усилитель экстренного торможения, системы курсовой устойчивости и противобуксовочная, адаптивное освещение дороги. В движение машину приводит 3,5-литровый мотор мощностью 277 сил. Максимальная скорость 230 км/ч. Из традиционного, по меркам класса, оборудования – система навигации с жестким диском, аудиосистема объемного звучания 5.1 Mark Levinson с 14 динамиками, камера заднего вида и панорамная крыша.

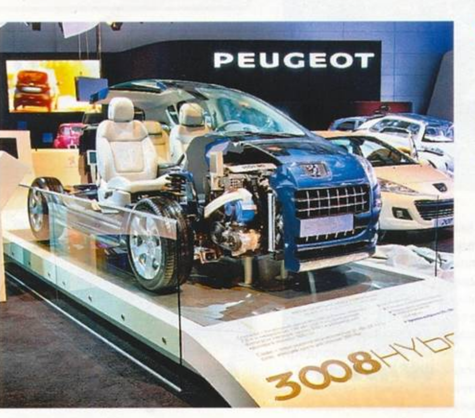


«Сузуки-Кизаши». В компании впервые решились на прорыв в европейский класс D с абсолютно новой конструкцией. «Кизаши», кстати, в переводе с японского означает «предвкушение». Чего нам ожидать? Помимо весьма приятной внешности, можно рассчитывать на 2,4-литровый бензиновый мотор из алюминиевого сплава, развивающий 178 л.с. Поскольку у фирмы богатый опыт по части авто со всеми ведущими, новинку оснастили интеллектуальной системой полного привода i-AWD.



Президент «Пежо» **Венсан Рамбо**:

– Мне, как владельцу 3008-го, крайне сложно будет пересесть на другую модель. Он интересен по концепции, сочетающей в себе характеристики седана, грузопассажирского авто и SUV. В Москве мы показали и гибридный 3008-й, впервые в мире объединивший электродвигатель с дизельным. Гибридные версии скоро пойдут в продажу.



«Пежо-3008 Гибрид». Кроссовер построен на базе хорошо известного хэтчбека «Пежо-308». Производитель позиционирует этот автомобиль как SUV, однако привод у него в базе только передний. За улучшение проходимости отвечает система Grip Control (включает интеллектуальную противобуксовочную систему) с несколькими режимами работы, среди которых «стандарт», «снег», «грязь», «песок». Машина уже в продаже. Примечательно, что на выставке был представлен и гибридный полноприводный вариант модели 3008.



А теперь – хэтчбек

В Париже представлен «Шевроле-Круз» в пятидверном кузове. Он будет выигрышно смотреться на дороге благодаря подтянутому облику с обтекаемой линией крыши. Подвеска новинки также переработана. Что касается самой главной детали, отличающей хэтчбек от седана, – багажника, то его объем составляет около 400 л, а заднее сиденье складывается в пропорции 60:40. В автосалоны Европы машина поступит в середине 2011 года.

Промсборка по-новому

Премьер-министр России Владимир Путин рассказал, как он видит пути развития отечественного автопрома. По словам Путина, иностранные компании должны четко уяснить, что Россия будет защищать собственное производство автомобилей всеми способами.

«Мы нашим партнерам сказали: «Ребята, давайте жить дружно. Вы понимаете, что ни одна страна, тем более Россия, не позволит, чтобы вы постоянно сбрасывали на наш рынок хлам и превращали Россию в помойку своей отработанной техники, – подчеркнул Владимир Путин. – Давайте договоримся следующим образом: мы сейчас ничего не будем делать в направлении повышения ввозных таможенных пошлин. Но вот вам временной график: вот в такие-то годы мы начнем постепенно поднимать тарифы – сначала на ввоз подержанной техники, потом постепенно начнем поднимать пошлины и на новые автомобили. Мы же сейчас не члены ВТО, мы можем себе это позволить».

И это уже не просто слова: как стало известно, Министерство промышленности подготовило новые правила режима промсборки и уже этой осенью работающим в России автопроизводителям будет предложено подписать дополнения к договорам. Новые условия гораздо жестче действующих. Чтобы получить льготы, необходимо собирать не менее 300 тыс. автомобилей в год, локализовать производство двигателей и/или коробок передач (от 200 тыс. в год), создать в России производство кузовных деталей, а также открыть научно-технический центр. Уровень локализации в среднем по модельному ряду завода на шестой год после заключения соглашения должен составлять не менее 60%. Наконец, в создание производства нужно вложить не менее 750 млн. долларов.

Государство не собирается отменять действующий порядок промсборки: подписание новых договоров будет добровольным с теми компаниями, которые такие соглашения уже заключили. Однако сроки действия некоторых старых договоров подходят к концу, а новые позволят продлить нынешний порядок импорта комплектующих на семь лет.

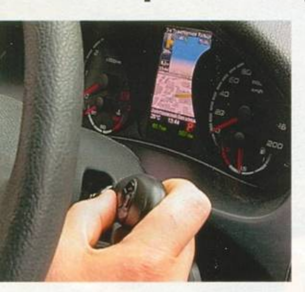




Чистые гонки в Мичигане

Здесь, на Michigan International Speedway, электромобили соревновались не на скорость, а на экономичность, которую для удобства пересчитывали в бензиновый эквивалент. Лучше всех выступили швейцарские E-Tracer – обтекаемые капсулы, в которых двое сидят друг за другом. Их результат – 197,1 мили на галлоне воображаемого бензина, или, что нам привычнее, 1,19 л/100 км. Практически бесплатная езда при любом тарифе на электроэнергию!

Мировая премьера АВТОВАЗа



Да, и такая была на ММАС-2010: первый в мире легковой автомобиль со штатной навигационной системой ГЛОНАСС-GPS. Уже в середине 2011 года «приоры» и «калины» с нею появятся у дилеров. Что касается самого навигатора, он работает на базе карт компании «Навител», причем предустановлены подробные планы для 1500 городов России, а по всей карте страны указано 118 000 населенных пунктов. Экран системы разместили за стеклом комбинации приборов, а управляют навигатором с помощью праворулевого переключателя. Насколько это удобно – вопрос спорный, но вот производитель изрядно сэкономил на пресс-формах для центральной консоли, которые потребовались бы в ином случае. Объявлена цена в 10 тыс. руб. плюс 4 тыс. за обязательную магнитолу. В конце концов, на ходу не стоит отвлекаться на любые манипуляции, что с джойстиком, что с тач-скрином.

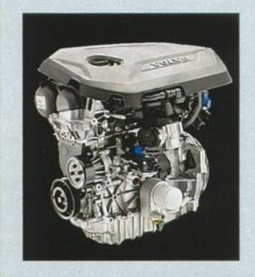
«Туарег» третий

Речь идет о третьей версии победителя ралли «Дакар», созданной для участия в марафоне 2011 года. Его 2,5-литровый дизель стал на 10 л.с. мощнее, но главные изменения коснулись… крыши (в ней изменены воздуховоды для охлаждения мотора, амортизаторов и топлива). В итоге заметно изменились облик машины и ее аэродинамика. Новый Volkswagen Race Touareg уже прошел 10 000 тестовых километров при температуре 48 °С.



36 429 оригинальных названий для будущей «Лады» ВАЗ-2190 поступило на народный конкурс, организованный АВТОВАЗом. В итоге с конца 2011 года мы будем ездить на «Ладе-Гранта», которая заменит нынешнюю «классику» и «Самару».

1,6 литра – таков рабочий объем нового двигателя GTDi для «Вольво-S60». Этого хватает, чтобы развивать вполне достойные 150 л.с. (версия Т3) или 180 л.с. (Т4), выдавая солидный крутящий момент 240 Н·м (от 1600 об/мин). Работает новинка на бензине или его смеси с этанолом (Е85).



1 000 000 франков (около 31 млн. рублей) заплатит швед, разогнавший на шоссе Берн – Лозанна свой «Мерседес» до 290 км/ч при разрешенных 130 км/ч. В обеспечение платежа арестована сама машина, которая, впрочем, вчетверо дешевле.

327,8 км/ч развил «Сузуки-Кизаши Спорт» под управлением журналиста Сэма Митани на соляном озере Бонневилль в США. Для этого серийный мотор с помощью наддува форсировали со 178 до 520 л.с. На всякий случай автомобиль снабдили тормозным парашютом и наглухо привинтили капот.



Партнеры по платформе

Возможно, компания «Рено» приобретет у своего партнера АВТОВАЗа платформу автомобиля «Лада-Гранта», сообщил Кристиан Эстев, совмещающий должности старшего вице-президента «Рено» и главы «Автофрамоса». При этом он уточнил, что сделка вероятна в том случае, если новую модель хорошо примут на российском рынке. Тогда покупка этой платформы позволит «Рено» выйти на рынки третьих стран (Индия, другие государства Юго-Восточной Азии) с автомобилем ценового класса ultra low cost, который будет дешевле «Логана».

Президент АВТОВАЗа Игорь Комаров объявил о переносе сборки заднеприводного семейства «жигулей» в Ижевск, на «ИжАвто». В Тольятти останутся прессовое и механосборочное производства (кузовная штамповка, двигатели, узлы трансмиссии и т. д.). Это вписывается в тактику реанимации «ИжАвто»: с конца августа там в тестовом режиме запустили сборку ВАЗ-2104. Так что вполне естественным выглядит перенос туда легковых заднеприводных моделей АВТОВАЗа. Ижевцам это дает возможность минимальными средствами быстро восстановить производство, а Волжскому автозаводу – освободить конвейер для новых моделей. Сроки контракта между заводами не разглашаются, но, судя по всему, модели продолжат выпускать, пока на них будет спрос. Сам АВТОВАЗ обязан поставлять компоненты на вторичный рынок в течение десяти лет с момента прекращения выпуска автомобиля.



«За рулем» – до Читы и Хабаровска

Строительство федеральной трассы «Амур» (Чита – Хабаровск) наконец-то завершено – официально она открылась в конце сентября нынешнего года. Длина «Амура» – 2100 км, дорога проходит по территории четырех регионов Сибири и Дальнего Востока, причем по малонаселенным местам. Строилась трасса аж с 1966 (!) года, но масштабные работы начались лишь в начале 2000-х. В прошлом году строители сдали 705 км дороги, к этому сентябрю готовы последние 630 км. «Эту дорогу, автотрассу, можно будет сравнить по объему ресурсов с Транссибом, с БАМом. Мы впервые свяжем свою страну одной автомобильной дорогой», – отметил премьер-министр РФ Владимир Путин. Окончательной сдаче стройки века в эксплуатацию был посвящен автопробег, который организовал журнал «За рулем» при содействии Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства (Росавтодор). В пробеге приняли участие руководители отрасли и журналисты центральных СМИ. Подробный отчет об этой акции – в следующем номере ЗР.

После завершения строительства магистрали «Амур» основное внимание строителей сосредоточено на реконструкции трех важнейших трасс на Дальнем Востоке.

Это М60 «Уссури» (Хабаровск – Владивосток), М56 «Лена» (Невер – Якутск) и «Колыма» (Якутск – Магадан). Вместе они тянут примерно на 30 млрд. рублей; эту сумму премьер-министр В. Путин пообещал выделить за три года.





I место
«ФОЛЬКСВАГЕН-ПОЛО СЕДАН»
(Калуга)
1,6 л, 102 л.с.,
5-ступенчатый автомат



Часовой механизм

Шестое Первенство заводской марки принесло сюрпризов едва ли не больше, чем все предыдущие… Отчет о проделанной отделом испытаний работе подготовил Сергей Канунников. Фиксировал события Александр Батыру.


II место
«РЕНО-САНДЕРО»
(Москва)
1,6 л, 102 л.с.,
5-ступенчатый автомат
Сход (ДТП)
«ФИАТ-ЛИНИЯ»
(Елабуга)
1,4 л, 120 л.с.,
5-ступенчатая механика

До старта примерно 12 часов. Все вроде бы готово, за пять лет операции отработаны до автоматизма. Машины обкатаны, заботливо обслужены, шины смонтированы на диски, манекены, которых нам предстоит катать на задних сиденьях, наполнены водой, еще раз проверены их крепления. Снаряжены техничка и два прицепа с запасными шинами, ремонтным, хозяйственным и прочим необходимым скарбом. Всё на мази. Но мы то и дело переспрашиваем друг у друга: «Это сделали? А это?». И даже шутим как-то нервно: экзамен ведь сдавать не только машинам, но и нам.

РЕГЛАМЕНТ «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ»-2010

Цели и задачи марафона прежние: испытания машин на надежность и выносливость за фиксируемое время – 60 часов. В течение пяти дней примерно по 12 часов в сутки три автомобиля утюжат дороги полигона НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ». Четыре дня три автомобиля с «пассажирами» – водоналивными манекенами общей массой около 200 кг – на максимальной скорости ездят по скоростному кольцу длиной 14,1 км. Один день отдан специальным тестам на булыжнике, грунтовой дороге и упражнениям на разгон и торможение. Остановки – для дозаправки, смены водителей и непредвиденного ремонта.

Работа с гаечными ключами наперевес не должна отнимать более 60 минут. Иначе автомобиль с пробега снимаем. Запчастей минимум: ремни генератора, лампы, свечи, шины. Вне хронометража можно вечером и утром долить масло и охлаждающую жидкость, устранить мелкие дефекты.

Ежедневно фиксируется время в пути и на остановках, пройденное расстояние, средняя скорость, расход топлива. Оцениваем также поведение автомобилей на скоростном кольце и иных дорогах. Места по окончании марафона (см. таблицу на с. 40) расставляем, исходя из совокупности всех измеряемых и оцениваемых параметров.

Партнеры проекта: ***Goodyear*** *(шины),* ***«Татнефть»*** *(бензин),* ***К & К*** *(легкосплавные колеса).*



Говорят, уезжать в дождь – хорошая примета. Стартовать, наверное, тоже?

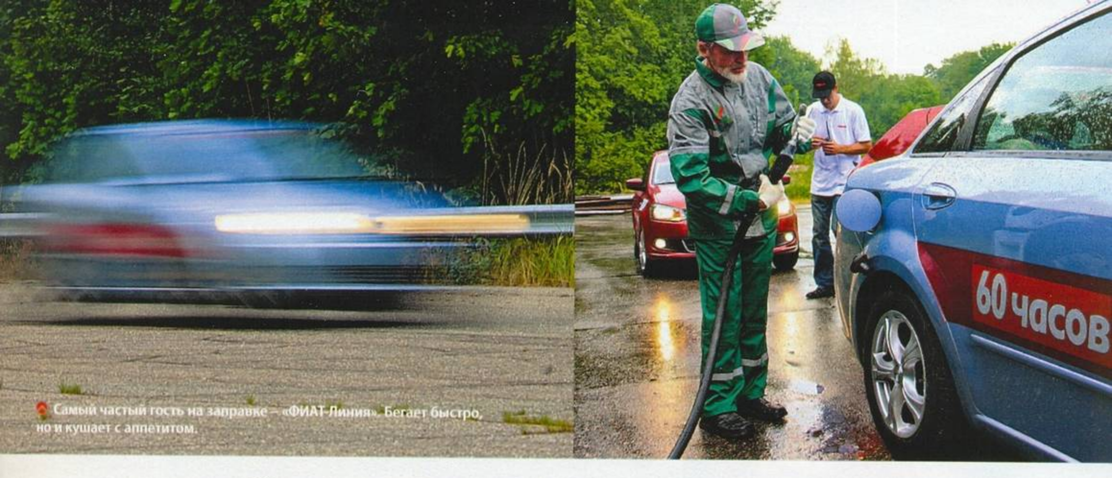
ДЕНЬ ПЕРВЫЙ: О РЕЗВОСТИ И АППЕТИТЕ

Небо заволакивает тучами, ветер усиливается, старт откладываем на сутки из-за штормового предупреждения.

Шторм прошел стороной, утро следующего дня выдалось тихое. С волнением отправляем по очереди марафонцев на дистанцию. Первым уходит «ФИАТ-Линия» (самый быстрый, по нашим замерам), через минуту «Фольксваген-Поло», за ним с таким же интервалом «Рено-Сандеро». Волнение улеглось, закипела дружная работа.

На первых кругах привыкаем к машинам. Становится окончательно ясно, какая из них самая быстрая: на спусках «Линия» практически кладет стрелку спидометра до отказа – на отметку «220». Средняя скорость лучшего круга чуть больше 192 км/ч. Неудивительно, что голубой ФИАТ обходит «Рено-Сандеро» со свистом – тот лучший свой круг прошел со скоростью 166 км/ч.

«Фольксваген-Поло» занял промежуточную позицию: сдается обгоняющему ФИАТу, но побеждает (хотя и не слишком легко) «Рено». Лучшая средняя скорость на круге 182 км/ч. Впрочем, все эти показатели для нас не главные (тем более что временами принимается дождь и тогда средние



Самый частый гость на заправке – «ФИАТ-Линия». Бегает быстро, но и кушает с аппетитом.

скорости заметно падают). Куда интереснее частота заправок. Она, впрочем, вполне предсказуема.

ФИАТ подъезжает к бензовозу через час плюс-минус две-три минуты, демонстрируя отменный (более 20 л на 100 км) аппетит: бак для него явно маловат. «Фольксваген» ходит примерно 1 час 40 минут, а «Рено» целых 2 часа. Расход топлива у них близкий: между 16 и 17 л на сотню.

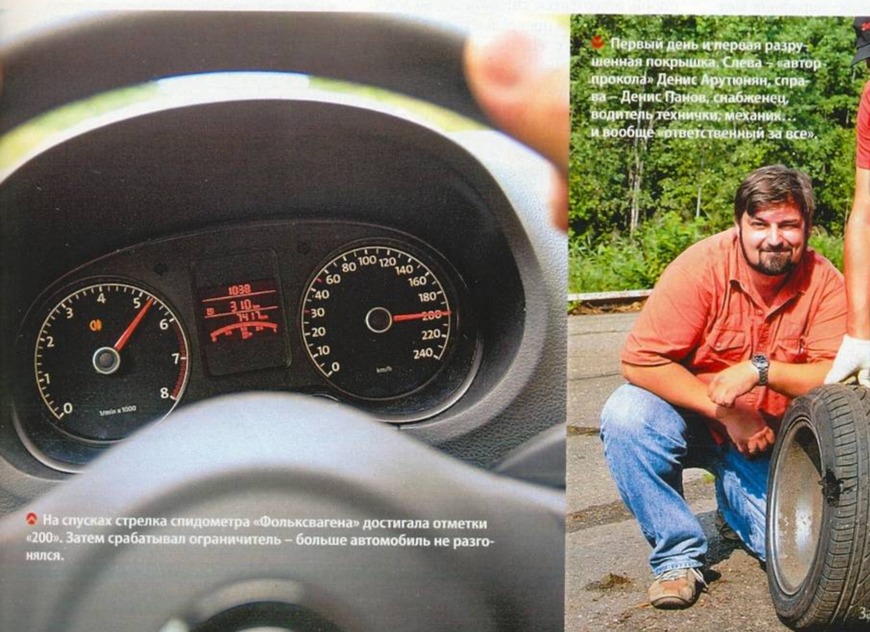
Первое приключение восприняли как курьез: «Рено»… заглох! В паре километров от базы кончилось топливо. Механики заподозрили пилота в невнимательности – дескать, прозевал вспышку лампы резерва и вовремя не заехал к заправщику. Раздосадованный водитель уверял, что лампочка зажглась пару километров назад, а борткомпьютер обнадежил, что ехать можно еще 32 км, то есть пару 14-километровых кругов! Но кто же поверит пилоту – механиков трое, а он один! Потеря времени невелика, страсти быстро угасают. Но остановку фиксируем.

Через 1731 км после старта «Фольксваген» теряет левую заднюю шину. Вероятнее всего, виноваты острые кромки сколов асфальта. Это, к счастью, последнее нештатное событие первого дня, не считая уже привычного дождя, превратившегося сразу после финиша в ливень с градом.

Вечером, осматривая машины, обнаружили, что у ФИАТа сместилась (из-за ослабленного хомута) труба выпускной системы. Штраф по времени машине не начислили, немудреную неисправность устранили после финиша. К счастью, это единственная претензия к автомобилям. И для них, и для нас долгий день наконец заканчивается.

ДНЕВНИК МАРАФОНА, день первый

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
RENAULT SANDERO	2386	159,1	16,5
FIAT LINEA	2603	178,3	20,9
VOLKSWAGEN POLO	2488	171,4	16,8



На спусках стрелка спидометра «Фольксвагена» достигала отметки «200». Затем срабатывал ограничитель – больше автомобиль не разгонялся.

Первый день и первая разрушенная покрышка. Слева – «автор прокола» Денис Арутюнян, справа – Денис Панов, снабженец, водитель технички, механик… и вообще «ответственный за все».



После первого дня пришлось поставить на место и подтянуть хомут выпускной системы ФИАТа. Исполнитель – механик техцентра ЗР Евгений Михалкевич.

Заключительный аккорд банного вечера.

ДЕНЬ ВТОРОЙ: СКОРОСТИ, УГЛЫ И ХОМУТЫ

Все идет по плану: машины спозаранку наматывают на колеса асфальт скоростной дороги. ФИАТ разошелся не на шутку: на одном из кругов максималка превысила 213 км/ч! Кушает бензинчик все с тем же завидным аппетитом. Посчитали: за первый день «Линия» переварила больше полутонны топлива.

На руле ФИАТа временами возникает вибрация. В «Линии» на предельных скоростях в начале марафона мелко задрожали наружные зеркала, левый подрулевой переключатель и рычаг коробки передач, а теперь вибрации все ощутимей. На заправке осматриваем шины: износ штатного «Бриджстоуна» (в этом году решили попробовать и ту обувку, на которой машины едут в автосалоны) уже велик и вдобавок неравномерен: у передних шин съедаются внешние дорожки. Странно, примерно так же изнашивается левое заднее колесо!

«Рено» и «Фольксваген» пишут круги с регулярностью и точностью скорого поезда. ФИАТ продолжает их обгонять, но вибрации постепенно нарастают. Примерно за час до финиша вновь начинается ливень, да такой, что скорость порой приходится снижать до 80 км/ч. Местами дорога превращается в мелкую, но бурную реку. На «Линии» с ее изношенными шинами в такой обстановке ехать уж точно нельзя. Докатываем день на свежем комплекте шин «Гудиер».

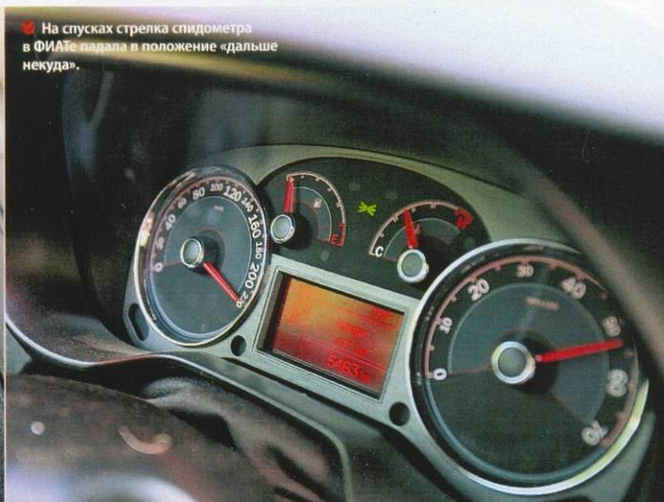
Вечером традиционный техосмотр. У ФИАТа соскочил хомут патрубка интеркулера. Из-за этого, похоже, увеличилось давление в картере и масло выдавило из уплотнителей турбины.

Долили примерно литр. Бурно обсуждаем: почему не заметили потери мощности на ходу? Но ведь скорости в дождь на последних кругах резко упали.

ДНЕВНИК МАРАФОНА, день второй

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
RENAULT SANDERO	1979	158,3	16,4
FIAT LINEA	2137	185,8	20,6
VOLKSWAGEN POLO	2251	178,6	16,5

Износ штатных шин ФИАТа стал некрасивым в середине второго дня, а в конце его – критическим.



На спусках стрелка спидометра в ФИАТе падала в положение «дальше некуда».

Соскочивший с патрубка интеркулера хомут «Линии» – косвенная причина выброса около литра масла.

На коротких остановках под капот, помимо наших механиков, иногда успевали заглянуть гости. Представитель марки ФИАТ Вадим Переверзев внимательнее всего осматривал, конечно же, «Линию».

ДЕНЬ ТРЕТИЙ: ВПАДАЕМ В КРАЙНОСТИ

Сегодня в программе самые трудные, но интересные испытания: поедем по булыжнику. Утром доливаем примерно 400 г масла в двигатель «Фольксвагена». Расход нормальный, ведь промчались почти 5000 км на высокой скорости.

На булыжник первым уходит самый низкий и мягкий по подвеске ФИАТ. Ехать сложновато, машина приседает и раскачивается. Несмотря на повышенную осторожность, опытный водитель пару раз все же чиркает о камни слабенькой защитой картера. А с пассажиром, то есть с полной нагрузкой, избежать касаний о них не удалось вовсе.

Водители «Фольксвагена» и «Рено» таких проблем не испытывают. «Поло» идет пусть и жестковато, растрясая организм, но уверенно, без раскачки (у «Поло» защита – опция, у соперников – в базе). А подвеска «Сандеро» и вовсе работает вполсилы. На нем, пожалуй, можно бы двигаться раза в полтора быстрее. Но в «Рено» многовато посторонних шумов, дребезжат двери и что-то в районе бардачка. ФИАТ и «Фольксваген» заметно тише. У первого раздражает лишь дребезг где-то возле механизма регулировки рулевой колонки.

После круга на булыжнике заезд по скоростной дороге для испытания «старт-стоп». Автомобили семь раз на протяжении 14 км останавливаются со скорости 120 км/ч в режиме, близком к экстренному. Затем интенсивный разгон – и вновь остановка. Субъективно ощутить, что у какой-либо из машин тормоза поплыли, не удается. Все работают исправно даже после изрядного нагрева.

Булыжник, торможение и вновь булыжник… Нехитрую вроде, но монотонную работу под вечер разбавляем «забегами» по грунтовке. Размокшую неглубокую глину машины преодолевают без особого напряжения. Правда, ФИАТ вновь не совсем в своей тарелке. Чаще, чем конкуренты, трется днищем о землю и, что хуже, о камни, вынуждая ехать медленней и аккуратней, чем на «Рено» и «Фольксвагене». Там, где «Сандеро» и «Поло» лихо проносятся, ФИАТ приходится осаживать.

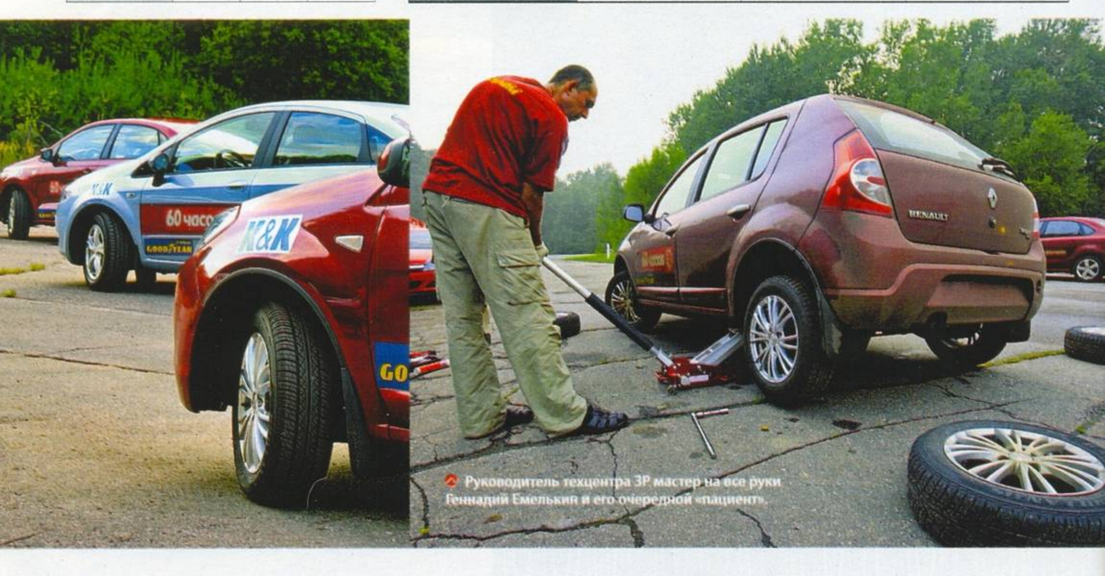
Итог вполне закономерен: у «Линии» к финишу второго дня надорвана защита бензобака, заметны потертости не только на защите, но и на подрамнике и даже сильфоне выпускной системы. Таких испытаний машине явно достаточно.

ДНЕВНИК МАРАФОНА, день третий

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
RENAULT SANDERO	390	32,8	12,8
FIAT LINEA	393	33,3	12,0
VOLKSWAGEN POLO	390	33,8	11,0

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	FIAT LINEA	RENAULT SANDERO	VOLKSWAGEN POLO
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4560/1730/1490	4020/1746/1535	4384/1699/1465
база	2600	2588	2552
колея спереди/сзади	1470/1480	1480/1469	1460/1498
Объем багажника, л	500	320/1200	460
Радиус поворота, м	5,3	5,3	5,4
Масса снаряжен./полная, кг	1200/1700	1082/1600	1159/1660
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	10,5	10,5
Максим. скорость, км/ч	195	180	190
Топливо/запас топлива, л	А95/45	А95/50	А95/55
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,1/8,2/5,3	5,8/9,4/7,1	5,1/8,7/6,5
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1368	1598	1598
Степень сжатия	9,8	9,8	10,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	88/120 5000	75/102 5750	77/105 5250
Крутящий момент, Н·м при об/мин	206 2500	145 3750	153 3800
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з. х.	н.д.	3,73/2,05/1,39/1,03/0,80/3,55	3,46/1,96/1,28/0,88/0,67/3,18
Главная передача	н.д.	4,21	4,55
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	195/60R15	185/65R15	195/55R15



Руководитель техцентра ЗР мастер на все руки Геннадий Емелькин и его очередной «пациент».



На полигоне это называется «легким грунтом». В жизни – нормальный российский проселок.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	FIAT LINEA	RENAULT SANDERO	VOLKSWAGEN POLO
Общее время	42 ч 10 мин	60 ч 41 мин	60 ч 30 мин
Время в движении	38 ч 10 мин	58 ч 13 мин	57 ч 48 мин
Остановки	4 ч 0 мин	2 ч 28 мин	2 ч 42 мин
в том числе для устранения неисправностей	–	12 мин	–
Пройденное расстояние, км	5365	7898	8611
Средняя скорость, км/ч	140,0	135,7	149,8
Расход топлива, л/100 км	18,8	15,9	15,6
Расход масла, л	1,0	–	0,7
Неисправности	нарушены углы установки передних и задних колес; ослабли хомуты выпускной системы и патрубка интеркулера	неточно работает борткомпьютер	–
Итоговое место	сход (ДТП)	2	1

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»
до и после первенства «60 часов «За рулем»-2010

Модель	FIAT LINEA		RENAULT SANDERO		VOLKSWAGEN POLO	
	до	после	до	после	до	после
Динамические качества						
Разгон, с	до: 1,2с – 20; 2,5с – 40; 4,7с – 60; 7,1с – 80; 11,0с – 100; 15,9с – 120; 22,7с – 140; 31,3с – 160; 55,9с – 180; max 191,3 км/ч. Погрешность спидометра 5,7%	сход (ДТП)	до: 1,2с – 20; 2,6с – 40; 5,1с – 60; 8,0с – 80; 12,5с – 100; 19,1с – 120; 29,1с – 140; 53,6с – 160; max 164,5 км/ч. Погрешность спидометра 3,9%	после: 1,2с – 20; 2,6с – 40; 5,1с – 60; 8,0с – 80; 12,6с – 100; 18,9с – 120; 28,8с – 140; 55,4с – 160; max 165,6 км/ч. Погрешность спидометра 3,9%	до: 1,2с – 20; 2,5с – 40; 4,9с – 60; 8,0с – 80; 11,6с – 100; 17,5с – 120; 24,7с – 140; 36,1с – 160; 74,9с – 180; max 183,6 км/ч. Погрешность спидометра 5,5%	после: 1,2с – 20; 2,6с – 40; 5,0с – 60; 8,3с – 80; 12,0с – 100; 18,1с – 120; 25,6с – 140; 37,4с – 160; 69,8с – 180; max 185,8 км/ч. Погрешность спидометра 5,5%
Эластичность						
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	8,1	–	11,9	11,6	12,2	11,9
80–120 км/ч (V)	12,1	–	20,5	20,0	21,9	19,8
Выбег, м:						
120–50 км/ч	1581	–	1295	1276	1363	1614
50–0 км/ч	778	–	609	635	606	772
Торможение со 100 км/ч:						
тормозной путь, м	40,3	–	42,7	39,3	39,8	40,2
замедление, м/с^2	9,6	–	9,0	9,8	9,7	9,6

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)					
	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	140 (V)	160 (V)	Разгон 0–100 км/ч (макс.)
FIAT LINEA	66,3	68,3/67,5	69,6	74,8	76,8	75,8
RENAULT SANDERO	68,1	71,2/69,2	72,6	76,7	78,2	79,2
VOLKSWAGEN POLO	65,8	72,1/67,9	72,2	73,6	75,7	77,3

ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ: КОРЕННОЙ ПЕРЕЛОМ

Все идет в отработанном ритме. ФИАТ по своему обыкновению первым зашел на утреннюю дозаправку и вновь накручивает уже шестую тысячу тестовых километров.

…Хорошо, что за рулем сидел один из самых опытных водителей. Косуля не перебегала дорогу, а молниеносно прыгнула из-за левого отбойника, на из-

ПЕРВЫЙ В РОССИИ

Получилось, что мы провели незапланированный первый в России крэш-тест «ФИАТа-Линия». И пусть он прошел не по нормам ЕЭК ООН или EuroNCAP, машина показала себя хорошо. Кузов, как и следовало, поглотил немалую энергию удара. Штатно сработали подушки безопасности, уберегли водителя (конечно, вместе со шлемом) даже от незначительных травм. Водительская дверь открылась легко – сместившееся крыло лишь немного помешало ей, замок же сработал нормально.





ЧЕРТЫ ХАРАКТЕРА: «ФИАТ-ЛИНИЯ»

Просторный автомобиль подкупает резвостью и комфортом на ровных дорогах. Мягкая подвеска хорошо скрадывает мелкие сколы и неровности. Но в поворотах автомобиль заметно кренится, выталкивая водителя из сиденья, довольно удобного в спокойных режимах движения, но мягкого и мелкого.

«Линия» очень не любит столь частых на наших дорогах волн: раскачивается во всех измерениях тем интенсивнее, чем выше скорость. Проселки тоже не для ФИАТа, тем более сильно нагруженного. Здесь раскачка, обусловленная мягкой подвеской, приводит к касанию с грунтом даже на очень низких скоростях.

Зато на любых дорогах и во всех режимах очень неплох акустический комфорт ФИАТа — и субъективно, и по инструментальным замерам.



Вадим ПЕРЕВЕРЗЕВ,
менеджер по российскому рынку инженерного подразделения FIAT Group Automobiles:
«Во-первых, спасибо Сергею Клочкову за его профессионализм и самообладание. Авария на скорости 190 км/ч, практически невообразимая в реальных условиях, могла привести к самым печальным последствиям. Нам отрадно отметить, что «ФИАТ-Линия» в такой ситуации спас жизнь испытателю.

Что касается пары замечаний, которые высказали эксперты журнала, то напомню: на «60 часах «За рулем» находился один из первых собранных в России автомобилей, из установочной партии. На основе данных ЗР нами внесены изменения в технологический процесс сборки «Линии». В частности, введены дополнительные операции контроля всех соединений патрубков зон днища и моторного отсека».

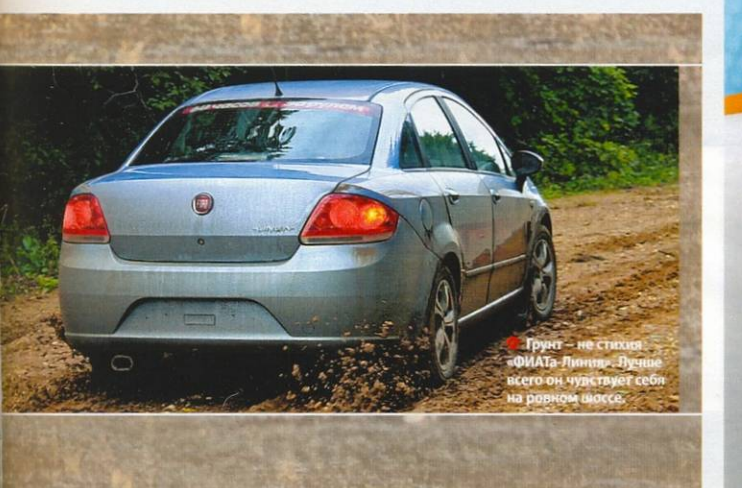
лете угодив в левую фару. К счастью, не в ветровое стекло! ФИАТ, мчавшийся на 190, с разрушенным поворотным кулаком, разорванным левым тормозным шлангом и высекающим искры помятым подрамником пролетел еще метров триста. Слава богу, наш пилот Сергей Клочков удержал машину на дороге. А ведь мог запросто пробить ограждение и улететь в лес. О последствиях подумать страшно, подушки-то уже сработали. Управлять снарядом без тормозов, на оставшихся трех колесах помогли хладнокровие и высокое мастерство. Его Сергею не занимать. Небольшой ожог руки от подушки – единственная травма пилота.

Впервые за шесть лет мы потеряли машину в аварии. Две другие оставались на трассе, конечно же снижая скорость до безопасной во время эвакуации «Линии» и очистки дороги.

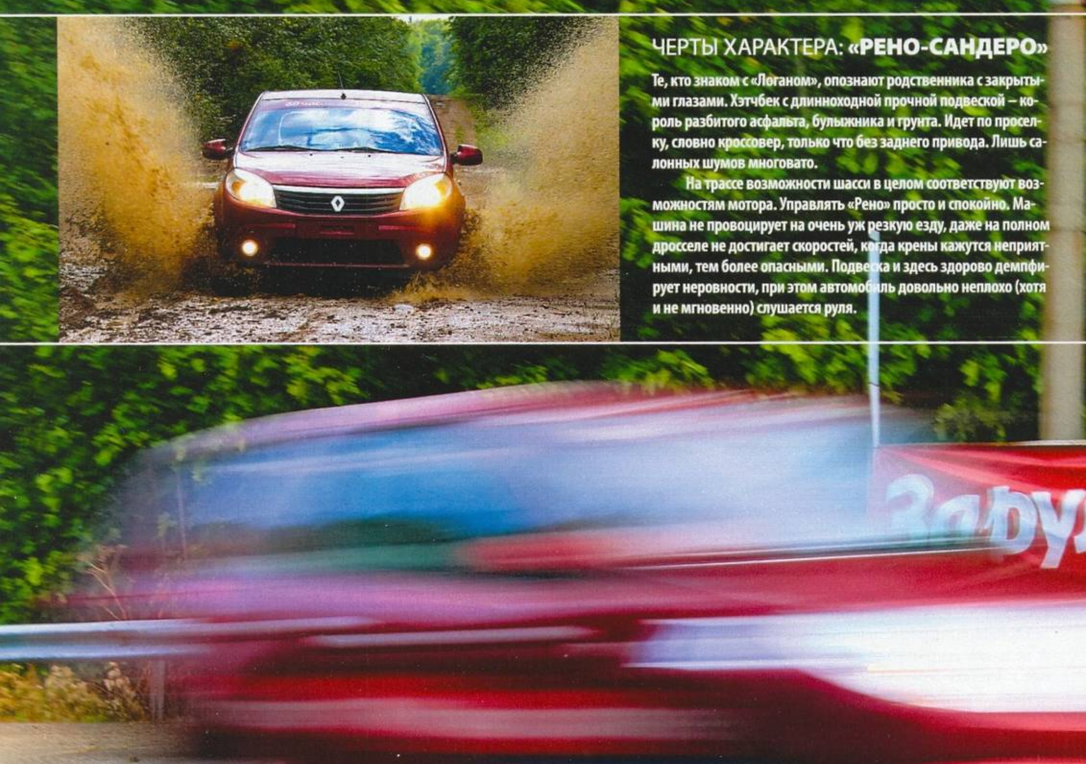
Постепенно эмоции улеглись – пока на «Рено» посередь трассы во второй раз не кончился бензин. Ситуация повторилась: другой доверчивый водитель стал жертвой обманщика-компьютера, утверждавшего, что можно проехать еще 37 км. Потеря нескольких минут и родившееся подозрение: виноваты не только водители…

ДНЕВНИК МАРАФОНА, день четвертый

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
RENAULT SANDERO	2033	156,4	16,9
FIAT LINEA	232	178,5	21,6
VOLKSWAGEN POLO	2229	161,3	16,9



Грунт – не стихия «ФИАТа-Линия». Лучше всего он чувствует себя на ровном шоссе.



ЧЕРТЫ ХАРАКТЕРА: «РЕНО-САНДЕРО»

Те, кто знаком с «Логаном», опознают родственника с закрытыми глазами. Хэтчбек с длинноходной прочной подвеской — король разбитого асфальта, булыжника и грунта. Идет по проселку, словно кроссовер, только что без заднего привода. Лишь салонных шумов многовато.

На трассе возможности шасси в целом соответствуют возможностям мотора. Управлять «Рено» просто и спокойно. Машина не провоцирует на очень уж резкую езду, даже на полном дросселе не достигает скоростей, когда крены кажутся неприятными, тем более опасными. Подвеска и здесь здорово демпфирует неровности, при этом автомобиль довольно неплохо (хотя и не мгновенно) слушается руля.

ДЕНЬ ПЯТЫЙ: ПОСЛЕДНИЙ БОЙ И ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Утром в «Фольксваген» вновь долили граммов триста масла. «Рено» этой операции так и не потребовал.

Последние сотни километров машины утюжат почти без проблем. Вот только водитель, еще не знакомый с нравом «Рено»… правильно, останавливается у обочины без бензина. Третий случай. Компьютер в своем репертуаре: мол, впереди еще 29 км, а лампочка загорелась едва ли больше полукилометра назад. Конечно, в обычной эксплуатации редкий водитель доводит машину почти до иссушения, но небольшие простои «Рено» из-за обманного компьютера, пусть и в экстремальных условиях, бесспорны. Они и обусловили второе место «Сандеро» в марафоне. Отрыв «Фольксвагена» минимален, но первое место справедливо. Автомобиль ни разу не потребовал вмешательства ремонтников, если не считать замен шин, в которых «Поло» не виноват.

Замеры после финиша показали: машины не потеряли ни прыти, ни эффективности тормозов. Максимальная скорость у каждой увеличилась, эластичность улучшилась. Тормоз-



У «Рено» самая высокая средняя скорость дня с учетом остановок – 159,1 км/ч.

Ольга СЕРГЕЕВА,
пресс-атташе Renault в России:

«Мы очень давно сотрудничаем с журналом «За рулем» и всегда рады, когда наши автомобили участвуют в тестах: знаем, что они в руках профессионалов.

Тест «60 часов» дает возможность проверить автомобиль в условиях, приближенных к экстремальным. У редакционного «Рено-Сандеро» обнаружилась погрешность маршрутного компьютера, неправильно отмечавшего остаток топлива.

Однако с начала продаж «Сандеро» на мировом рынке в 2007 году не было зафиксировано ни одной подобной проблемы у клиента, что позволяет надеяться: данный недостаток случаен и будет изучен на конкретном автомобиле. На российском рынке «Рено-Сандеро» недавно, но уже пользуется большим успехом у покупателей и, уверены, станет им надежным товарищем».



ЧЕРТЫ ХАРАКТЕРА: «ФОЛЬКСВАГЕН-ПОЛО СЕДАН»

Поиск конструкторами компромисса между точной немецкой управляемостью и приспособленностью к нашим дорогам завершился довольно успешно, хотя и с небольшим акцентом на первой. Автомобиль не сильно кренится даже в быстрых поворотах, быстро и охотно слушается руля. Оборотная сторона медали – жестковатая, довольно короткоходная подвеска, особенно не любящая кочек, на которых ощутимо и возмущенно бумкает.

То же происходит на булыжнике. Раскачать машину до касания днищем земли трудно, но комфорта водителю и пассажирам достается совсем немного. На высоких скоростях «Фольксваген» шумноват по мотору и аэродинамике, но салон тихий даже на самых трясучих участках. Очень привлекательны скоростные качества и экономичность. Двигатель всего-то на 3 силы мощнее того, что на «Рено», а средняя скорость при практически том же расходе топлива заметно выше. Низковато висит тросик ручника. Левый крючок его крепления возле рычага задней подвески оторвался, вероятно, из-за выброшенного колесом камня. На дееспособность тормоза это не повлияло, но все-таки – непорядок.

И отдельно похвалим шины – штатные российские «Кама-Евро 129» отлично показали себя в ходе марафона!



Скорость «Фольксвагена» день ото дня понемногу росла (это подтвердили замеры после финиша). В последний день на сухой трассе машина (с учетом остановок для заправки) развила 179 км/ч.

ной путь «Фольксвагена» незначительно удлинился, а у «Рено» уменьшился. Зато выбег у «Сандеро» чуть сократился, а у «Поло», напротив, увеличился. Впрочем, все показатели укладываются в пределы погрешности измерений, износа шин и изменения климатических условий.

Марафон завершен, но его, конечно же, важные итоги справедливо считать также промежуточными. Редакционная жизнь машин только начинается. «Поло», «Сандеро», а чуть позже и «Линия» станут теперь наматывать километры в обычных условиях и участвовать в новых интересных тестах. В журнале, разумеется, появятся отчеты о жизни и поведении. Сейчас же – поздравления победителю!

ДНЕВНИК МАРАФОНА, день пятый

Автомобили	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
RENAULT SANDERO	1110	158,6	16,9
FIAT LINEA	–	–	–
VOLKSWAGEN POLO	1253	179	16,7



Д-р Эрнст ЛИНДНЕР, руководитель технических проектов марки Volkswagen в компактном классе:
«Мы гордимся высокими результатами «Фольксвагена-Поло Седан» в этом важном тесте. Автомобиль одинаково уверенно проявил себя и на скоростных трассах, и на российских грунтовых дорогах. Именно этих качеств мы добивались при его разработке. Результаты теста журнала «За рулем» демонстрируют традиционную для марки надежность и качество автомобилей «Фольксваген», в том числе произведенных на российском заводе в Калуге».

Пилоты марафона «60 часов «За рулем»-2010:

Денис Арутюнян

Сергей Воскресенский

Максим Гомянин

Валерий Жаринов

Сергей Канунников

Сергей Клочков

Александр Крапивин

Максим Сачков

Юрий Тимкин

Партнеры марафона: компании «Татнефть» – топливо, Goodyear – шины, K & K – легкосплавные колеса.

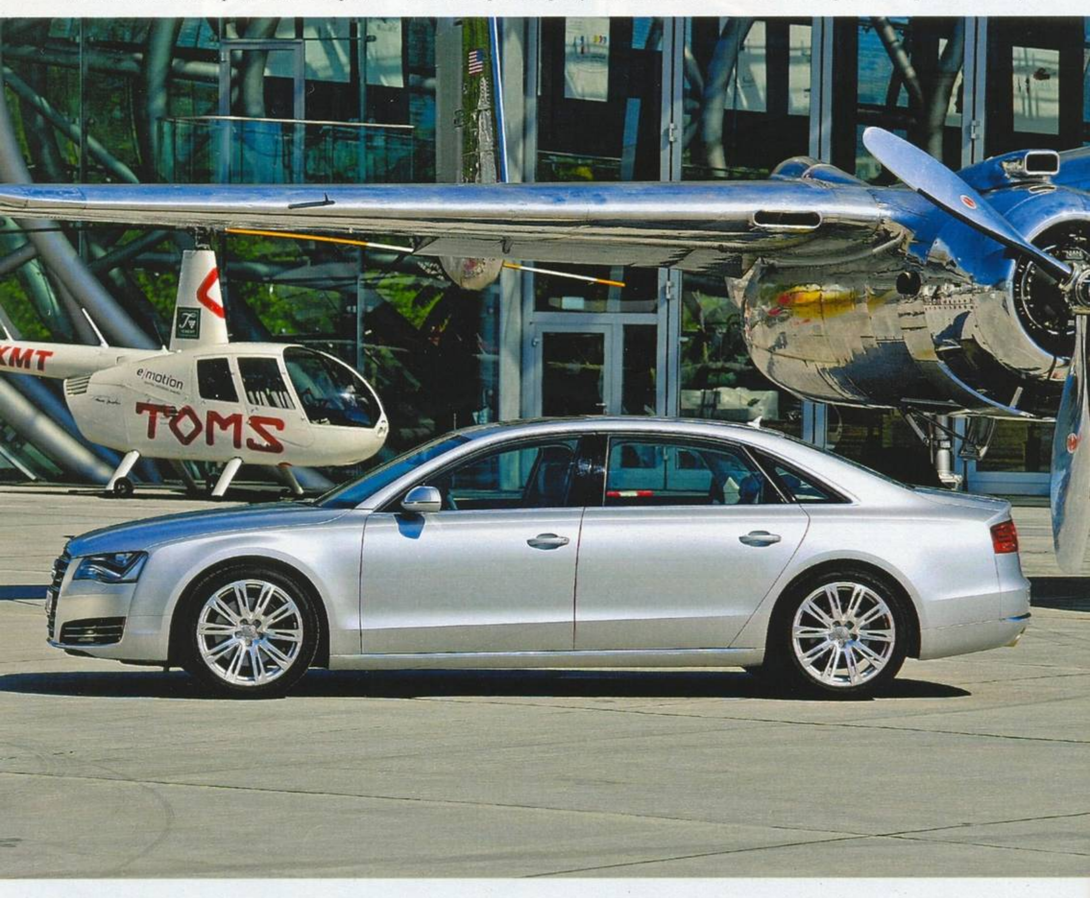
Тузы и джокер

Все самое-самое в модельном ряду «Ауди» воплощено в длиннобазной модели A8, которая скоро выйдет на российский рынок. Опробовать наиболее мощную версию посчастливилось Михаилу Гзовскому. Фото автора и «Ауди».

В Германии такие машины наперечет: мало того, что флагман, да еще с длинной базой, – вдобавок с беззастенчивым по количеству цилиндров и объему мотором, о чем кричат шильдики. Взгляды из соседних машин любопытные: стараются рассмотреть профиль пассажира, спрятавшегося за полупрозрачными шторками. Кинозвезда? Или бизнесмен высшего сорта? Ведь в Германии A8 с W12 стоит от 137 000 евро (российские цены пока не определены).

В роли водителя короткого A8 я уже выступал, есть с чем сравнивать. База поданного мне автомобиля длиннее на 130 мм. Потяжелевший на полсотни килограммов седан ступает по немецкому асфальту деликатнее: адаптивная пневматическая подвеска перенастроена, в частности, применены амортизаторы увеличенной емкости. На управляемости это, кажется, не сказалось: к увеличенной длине и базе адаптирован и активный задний дифференциал (в дополнение к обязательному полному приводу quattro).

Пятьсот сил W-образного мотора впряжены в машину так, что 4,7 с разгона до сотни не заставляют сердце биться заметно чаще обычного. Набор скорости происходит чинно. Даже в спортивном режиме 8-ступен-





Кресло для отдыха с автоматизированной подставкой для ног предлагает в своем классе только «восьмерка» от «Ауди».



В машине удобно работать не только «высокотехнологично», но и по старинке, например дорогим пером по бумаге.

Задние кресла снабжены всеми мыслимыми электроприводами, а также вентиляцией и пятью программами массажа.



чатой коробки передач ни рывков, ни сколько-нибудь заметных переключений. Просто движущиеся параллельным курсом машины моментально попадают в зеркало заднего вида, а потом и вовсе исчезают из поля зрения. Мощь чувствуешь на автобане, когда A8 ускоряется для обгона и легко упирается в ограничитель на 250 км/ч. Справедливости ради, с 4,2-литровым V8 флагман тоже чертовски быстр и силен.

ДЮЖАЯ СИЛА



Буква *W* указывает на необычную конструкцию мотора: цилиндры расположены в четыре ряда. Два ряда цилиндров образуют 72-градусную V-образную конструкцию. Такая схема позволяет сделать мотор весьма компактным: его длина менее 500 мм, а ширина и высота в пределах 700 мм. Внутри алюминиевых головок цилиндров вращаются четыре распределительных вала, положение которых изменяется гидроприводом на угол 52° относительно коленчатого вала. Преобразование W12 в бензиновый FSI с непосредственным впрыском потребовало множества изменений. Облегченный картер отлит из высокопрочного алюминиево-кремниевого сплава, что позволило уменьшить массу мотора до 247 кг. Топливо поступает в камеры сгорания под давлением до 130 бар. Особая форма входного канала вызывает завихрение поступающего воздуха, что наряду с высокой степенью сжатия улучшает смесеобразование и увеличивает эффективность двигателя. Заявленный расход топлива в смешанном цикле – 12,4 л/100 км, то есть на 1,2 л, или 9%, меньше в сравнении с предыдущей версией W12 мощностью 450 л.с. (331 кВт), ведущего свою родословную с 2001 года.



Пока лишь A8 предлагает навигационную информацию с графикой из Google Earth.

Прекрасная аэродинамика (C_x = 0,26), ветровое стекло с промежуточной звукоизолирующей прослойкой и шумопоглощающие боковые «стеклопакеты» окутывают движение даже на предельных скоростях непривычной тишиной.

Как приятно – заканчиваю тест-драйв на месте Большого Начальника. Персональный водитель притворяет за мной заднюю правую дверь, и я погружаюсь в мир теплого ясеня и оленьей кожи Nappa. Это сочетание приглянулось мне сразу, хотя выбрать подходящий вариант – задача не из легких. Отделка деревом на любой вкус и настроение, от милой русскому сердцу березы до экзотической африканской вавоны. Вариации кожи – от натуральной дубленой Naturleder и Valonea до алькантары. Цветовая гамма обивки манит уже одними названиями: «бежевый бархат», «коричневый мокко», «серый гранит»; а какой желаете алюминий – полированный или матовый? Нужное подчеркнуть! Впрочем, похожий выбор есть и у других конкурентов, в первую очередь немецких.

Эта мысль наверняка звучала в кабинетах маркетологов «Ауди». И они нашли в колоде те козыри, которыми бьют тузы соперников.

Пока лишь «восьмерка» обеспечит полноценный Интернет на борту. В полной комплектации она оборудована модулем WLAN, благодаря которому можно одновременно подключить к Интернету до восьми устройств, будь то планшетные Apple iPad или нетбуки. Для этого достаточно вставить SIM-карту в бортовой телефон и активировать соединение с Интернетом (скорость – до 7,2 Мб/с).

В «Ауди» есть даже кресло-оттоманка для правого заднего пассажира. Нажимаете кнопку, и переднее сиденье уезжает вперед, а из его спинки вырастает подножка. Откидывайтесь и смотрите любимый фильм на 10,2-дюймовом дисплее с регулируемым углом наклона и толщиной всего 16 мм. Аккомпанементом будет акустическая система Bang & Olufsen мощностью более 1400 Вт, с 19 динамиками. Такой салон, пожалуй, даже не козырной туз. Это джокер. **ЗР**

Audi A8 L – автомобильный High-End, поднимающий планку работы и отдыха на новый уровень.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A8	
	4,2 FSI	W12
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5267/1949/1471	
база	3122	
колея спереди/сзади	1644/1635	
Объем багажника, л	510	
Снаряженная масса, кг	1885	2055
Полная масса, кг	2535	2655
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,8	4,7
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	А95/90	
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	7,4/13,6/9,7	9,0/18,2/12,4
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V8/32	W12/48
Рабочий объем, см³	4134	6299
Степень сжатия	12,5	11,8
Мощность, кВт/л.с.	273/372	368/500
при об/мин	6800	6200
Крутящий момент, Н·м	445	625
при об/мин	3550	4750
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А8	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная пневматическая	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	235/55R18, 255/45R19	



Максимум от МИНИ

В нишу кроссоверов стремятся попасть даже компании, никогда не выпускавшие подобных машин. Вот и у МИНИ теперь есть «проселочная» версия – «Кантримен». На рандеву с селянином отправился Юрий Тимкин. Фото автора.

Автомобили МИНИ ассоциировались у меня с отменной картинговой управляемостью. Юркие маленькие хэтчбеки способны зажечь огонь в сердце даже флегматичного водителя. Будет ли «Кантримен» таким же живчиком или обретет присущую многим кроссоверам вальяжность?

Спешу успокоить адептов культовой марки: уже с первых километров понял – едет машина здорово! Та же азартная управляемость и отзывчивый руль. Для такой короткой и высокой машины запас устойчивости неожиданно высок. Сносы и заносы ей словно неведомы, даже с отключенной системой стабилизации проходит повороты на уровне хорошей легковушки. На безлимитном автобане «Кантримен» показал отменную курсовую устойчивость.

Но, как это обычно бывает, ради отточенной управляемости пожертвовали плавностью хода. Подвески отрабатывают неровности жестковато (хорошо хоть, не очень громко) даже на немецких дорогах.

Словом, по своим повадкам это настоящий МИНИ, без скидок на принадлежность к племени кроссоверов. Хотя «Кантримен» – лишь стилизация под вседорожник. Увеличенный до 150 мм клиренс, пластиковая защита моторного отсека, хрупкие независимые подвески с короткими ходами и шины с легковым рисунком. Понятно, что вне дорог машине делать нечего. Тем более что полноприводная трансмиссия All4 входит в список опций – и устанавливается, кстати, не ради повышения проходимости, а для лучшей устойчивости на дорогах со скользким покрытием. Задние колеса подключаются многодисковой муфтой только при пробуксовке передних – знакомая по многим аналогам схема, позволяющая, в частности, экономить топливо.

Аппетит у «Кантримена» действительно скромный: 1,6-литровый 184-сильный турбодвигатель (помимо него, у нас будут продавать машину и с атмосферным 122-сильным мотором) на тестовом маршруте, включавшем в себя бег под 200 км/ч на шоссе и городские пробки, съедал чуть меньше 10 л/100 км. Этому способствует непосредственный впрыск топлива и система Start/Stop, автоматически отключающая двигатель при остановке. Помогает и электронный суфлер, подсказывающий, на какую передачу в данный момент лучше перейти, чтобы умерить аппетит двигателя.

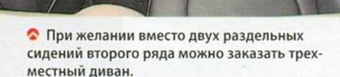
В режиме «спорт» руль прибавил в остроте, реакция на акселератор убыстрилась, а мотор принялся агрессивно фырчать при добавлении газа. С такой опцией не грех выехать на трек.

«Селянин» – самая крупная модель в истории британской марки. Но поскольку и на этот раз длина лишь немногим более 4 м, машина по-прежнему очень удобна в городе, проблем с парковкой не много.

Колесная база «Кантримена» больше, чем у универсала «МИНИ-Клабмен». Потому и в салоне просторно.



Впервые в истории марки MINI: больше четырех метров, больше четырех дверей.



При желании вместо двух раздельных сидений второго ряда можно заказать трехместный диван.

Из-за короткоходной подвески колёса вывешиваются на раз-два. Однако при этом кузов не повело – все пять дверей открывались и закрывались с прежней легкостью.

Интерьер выполнен в фирменном стиле. Узнаваемость стопроцентная!



Кресла скроены неплохо, годятся даже для спортивного купе.

Однозонный климат-контроль – нонсенс для машины такого уровня.





На заднем ряду человек среднего роста совсем не чувствует себя стесненно. Второй ряд, кстати, необычный: два раздельных кресла, между которыми протянут рельс, где по своему усмотрению можно закрепить подстаканники, футляры для очков и т. д. В этом классе такое впервые. Впрочем, если нужен обычный диван, можете его заказать, лишних денег за это не возьмут.

Дизайн передней панели выполнен в традиционном для МИНИ стиле. Тут и огромная тарелка спидометра на центральной консоли, и стройные ряды старомодных тумблеров, и закрепленный на рулевой колонке кругляш тахометра. Но без новшеств не обошлось. Система MINI Connected позволяет вставить iPhone в соответствующее гнездо, выйти в Интернет и, например, послушать WEB-радио. А это более тысячи станций со всех стран мира! Управляется система миниатюрной крутилкой и двумя кнопками, расположенными рядом с рычагом коробки передач, – очень похоже на iDrive от БМВ, только в упрощенном варианте.

Понравились кресла с огромным диапазоном продольной регулировки. Но вот сектор спидометра до 80 км/ч перекрывается правой рукой, кнопки на баранке слишком мелкие, а блестящая накладка на ступице руля отвлекает.

Класс МИНИ «премиальный», однако интерьер соответствует ему не везде. Отделочный пластик мягкий лишь местами, потолочные ручки без микролифта, клавиши и переключатели на торпедо люфтят, а климат-контроль не раздельный. «Купер S Кантримен» стоит у нас от 1 280 000 рублей – за такие деньги не грех бы расстараться. Но представитель компании парировал это замечание: дескать, покупатели МИНИ не гонятся за роскошью и не обращают внимания на подобные мелочи. Стиль, оригинальность, отменная динамика и управляемость для них важнее. Подтверждаю: всего этого у «Кантримена» действительно с избытком. **ЗР**

MINI Cooper S Countryman

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4110
ширина	1789
высота	1561
база	2595
Объем багажника, л	350–1170
Снаряженная масса, кг	1405
Полная масса, кг	1865
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	205
Топливо	А91–98
Запас топлива, л	47
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	7,7

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 135 кВт/184 л.с. при 5500 об/мин, 240–260 Н·м при 1600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 205/55R17.

Приятное исключение

Посвежевший дизайн и новые опции – способ подстегнуть спрос. Юрий Тимкин считает: «Тиида» после модернизации должна прибавить в популярности. Фото Александра Батыру.

Почему рестайлинг не гарантирует роста спроса? Потому, что в большинстве случаев стоимость посвежевшей машины заметно увеличивается. Иногда сразу на 50 000 руб.! А вот «Тиида» после модернизации стоит на 7% дешевле. Впрочем, прибавлять цену тут особо и нечему: новшеств раз-два и обчелся. Снаружи машину выделяют иной передний бампер и радиаторная решетка, которая ради пущей солидности щеголяет накладками под хром. Поскольку иных изменений в экстерьере нет, опознать обновленную «Тииду» в потоке смогут разве что владельцы прежних версий. Да и то не все.

Салон остался прежним. За одним исключением: богатые комплектации «Тииды» теперь снабжаются мультимедийной системой с навигацией Nissan Connect. Сенсорный экран – с русскоязычным меню, что максимально облегчает жизнь: разберется даже тот, кто слабо знаком с высокими технологиями. А вот быстродействием навигатор похвастаться не может: стоит проскочить нужный поворот, он зависает на добрых десять секунд. Но это пустяк в сравнении с тем, что система иногда предлагает совершить запрещенный маневр. В общем, на навигатор надейся, а сам не плошай!

Зато ниссановский электронный поводырь – самый доступный среди подобных устройств на рынке: доплата за него всего 15 000 руб. Иные карманные навигаторы дороже. А уж цена штатных систем у конкурентов выше по крайней мере в три раза.

Вообще, «Тиида» выполнена по принципу разумной достаточности. Например, натуральной кожей обшита только лицевая часть сидений, все остальное – кожзаменитель. Это совершенно незаметно на глаз, но ощутимо для кошелька. Будь салон полностью кожаный, опция стоила бы не менее 100 000 руб., а для «Тииды» за нее накинут 51 000 руб. Причем в эту сумму включат также круиз-контроль и ксеноновые фары ближнего цвета. Вполне разумные деньги. Благодаря такой маркетинговой политике у обновленной «Тииды» есть все шансы превзойти в популярности предшественницу. А может, и конкуренты переймут эту приятную для покупателей практику? ЗР

Nissan Tiida, 5-дв.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4303
ширина	1695
высота	1525
колесная база	2603
Снаряженная масса, кг	1224
Полная масса, кг	1715
Разгон 0–100 км/ч, с	12,6
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	А95
Запас топлива, л	52
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10
загородный цикл	5,9
смешанный цикл	7,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 82 кВт/110 л.с. при 6000 об/мин, 153 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/65R15.



Просторный салон не мешало бы доработать в мелочах, прежде всего расширить диапазон регулировки передних кресел по высоте. Водителю не хватает индикатора используемой автоматом передачи и режима троекратного мигания поворотников.



Экран навигатора невелик, однако на информативности это отражается не сильно. Хуже, что система иногда ошибается с маршрутом.

Письмо султану

На московских улицах появилась новая «весточка» из Запорожья – хэтчбек «ЗАЗ-Шанс» с 1,5-литровым мотором. Ответ «казакам» взялся составить Денис Арутюнян. Фото Александра Батыру.

Письмо запорожских казаков турецкому султану начиналось не слишком приветливо: «Ты – шайтан турецкий черт, проклятого черта брат и товарищ…». Современный выходец из Приднепровья, хэтчбек «Шанс», наделен куда более дружелюбным характером. Его особенности уже хорошо знакомы по седанам «Ланос» и «Сенс» (ЗР, 2010, № 2, 3): низкая, но достаточно удобная посадка за рулем, непритязательный дизайн передней панели, простейший набор приборов. Ограничения по росту остались те же – высокому водителю придется сидеть пригнувшись, а на задний диван пассажирам выше среднего и вовсе лучше не соваться: места не хватит ни для ног, ни для головы. Зато с поклажей проблем не будет: багажник достаточно просторный, спинку заднего дивана легко сложить для укладки длинномеров. Вот только получить ровный пол в отсеке непросто: подушка не на петлях, а на пружинных защелках. При крайней нужде ее можно оставить в гараже. Или мириться с неровностями площадки.

Бензиновое 1,5-литровое «сердце» «Шанс» унаследовал практически без изменений от предка, «Шевроле-Ланос», а тот, в свою очередь, от «Дэу-Нексия». Мотор не досаждает шумом, обеспечивает автомобилю вполне приличную динамику. Благодаря этому почти не обращаешь внимания на не самую приятную особенность машины – привод коробки передач словно обложен толстым слоем ваты. Работать тугим рычагом хочется как можно реже, благо двигатель позволяет не слишком внимательно следить за выбором передачи. (Кстати, на будущий год обещана версия с автоматом.) Подвеска прекрасно адаптирована к российским дорогам, позволяет спокойно ехать и по шоссе, и по деревенскому проселку.







Немудреное убранство интерьера не вызывает восторга, но претензий к эргономике почти нет.

Увеличить объем багажника несложно. Мешает только подушка дивана, из-за которой спинка не откидывается до конца.

Позитивное настроение рассеивается вмиг, стоит включить кондиционер. Это простейшее действие превращает авто в улитку: разгон становится вялым и неспешным, а обгонять на шоссе и вовсе опасно. Вот и решай, пожертвовать динамикой или комфортом...

Чего хочет потребитель от бюджетного автомобиля? Удобный и универсальный салон, приличный мотор, не роскошь, но комфорт. Все это у «Шанса» есть. Конечно, он далек от пика моды и не блещет дизайнерскими изысками, но ему можно многое простить. Особенно если вспомнить о цене: за хэтчбек с 1,5-литровым двигателем просят от 299 до 339 тысяч рублей. Да, нынешнее «письмо султану» казаки «написали» в мягких и даже приятных выражениях. **ЗР**

ZAZ Chance 1,5 – иллюстрация к формуле: необходимо и достаточно.

ZAZ Chance 1,5

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4074
ширина	1678
высота	1432
база	2520
Объем багажника, л	320
Снаряженная масса, кг	1010
Полная масса, кг	1400
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5
Максимальная скорость, км/ч	172
Топливо	А95
Запас топлива, л	48
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	10,4
смешанный цикл	6,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,5 л, 63 кВт/86 л.с. при 5800 об/мин, 130 Н·м при 3400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/70R13.



Ford Kuga 2,0 TDCi

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4443
ширина	1842
высота	1710
база	2690
Объем багажника, л	410
Снаряженная масса, кг	1672
Полная масса, кг	2160
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	192
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	66
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	8,5
смешанный цикл	6,8

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 120 кВт/163 л.с. при 3750 об/мин, 340 Н·м при 2000–3250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; автоматическая.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/50R18.

Умение нравиться

На нашем рынке появился достойный конкурент французским и корейским кроссоверам с дизельными двигателями. С новой модификацией «Форда-Куга» познакомился Вадим Крючков. Фото автора.

Встретив на дороге очередной полноприводный «паркетник», я не испытываю желания проводить его взглядом. Не вызывают бурных эмоций ни двигатели на тяжелом топливе, ни автоматические коробки передач. В общем, «Куга» с турбодизелем и 6-ступенчатой трансмиссией PowerShift состоит как раз из тех ингредиентов, к которым автор равнодушен. Но собранные воедино, они приободрили машину и заставили меня изумиться.

На трассе этот кроссовер занимает лидирующие позиции в номинации «Самая легковая управляемость». Он держался молодцом и на магистрали Е95, и на извилистых дорогах Финляндии, куда возил журналистов на этап чемпионата мира по ралли. Порой о формуле 4×4 и увеличенном дорожном просвете забываешь, настолько четко «Куга» ведет себя на асфальте. Автомат, а точнее, преселективный робот с двумя сцеплениями, работает без нареканий. Переключать передачи вручную водитель будет разве что из любопытства. А потом быстро наиграется и станет пользоваться типовым режимом «драйв». Он вполне универсальный.

Приплюсуем сюда и бонус в виде умеренного расхода топлива: бака солярки хватает на перегон от Москвы до Питера. Скорость вроде и невелика, а добираешься быстро, поскольку не теряешь время на заправках. Но еще приятнее, что этот самый асфальтовый автомобиль столь же непринужденно съезжал в пойму реки Волхов и носился по гравийным дорогам Финляндии. Там, где легковушке приходится тащиться на первой передаче или куда ей вообще путь заказан. Конечно, месиво, достойное гусеничного вездехода, «Куге» не по силам, но все, что подходит под определение «дорога», кроссовер сможет преодолеть.

Цена новинки в богатой комплектации «Титаниум» начинается с 1 200 000 рублей. За полноприводник с дизелем и автоматом не так уж много. Прямые конкуренты – немногочисленные модели французского и корейского производства. Причем последние даже чуть дороже, чем «Форд» в аналогичном оснащении. ЗР



Селектором автоматической коробки и другими органами управления пользоваться удобно, а вот передние сиденья, увы, не идеальны.

Поход на восток

Два обновленных «Шевроле-Нива» прошли путь от Тольятти до Байкала и даже побывали на острове Ольхон. Впечатлениями делится Игорь Козлов. Фото автора.

КАПЛИ В МОРЕ

Модернизацию машины провели в два этапа. Напомним: сперва освежили внешность (ЗР, 2009, № 5) силами дизайнеров из ателье «Бертоне». Насколько новый обвес был необходим и без того симпатичному вседорожнику, вопрос спорный. Но суть большинства высказываний на различных форумах сводится к одному: по такой цене эти новшества не нужны. Другое дело технические доработки, внедренные позже (ЗР, 2010, № 5): двухрядные шариковые подшипники в раздатке и приводные валы с шарнирами равных угловых скоростей поклонники модели ждали уже давно. Ведь при существующей схеме привода (раздатка живет отдельно от коробки) и культуре производства только так можно было избавиться от шумов и вибраций в трансмиссии.

Шумы и вправду снизились, однако свято место пусто не бывает! В образовавшейся акустической нише тут же поселились другие звуки. Они, конечно, и раньше жили в машине, только выступали на подпевках, а теперь играют в оркестре чуть ли не сольные партии! Первая скрипка – рычаг переключения передач. Хотя его сделали по образу и подобию соседа, управляющего раздаткой, зуд по субъективным ощущениям тише не стал. По крайней мере, на наших машинах, пробежавших с учетом обкатки уже по десятку тысяч километров.

Мотор – один из главных источников наслаждения от езды. Как бы ни улучшали «Шевроле-Нива», сколь бы тихим и мягким ни делали, а без хорошего мотора все равно получится диван на резиновом ходу. Нельзя сказать, что нынешний двигатель совсем уж не подходит современному авто. Напротив, неприхотлив, экономичен, довольно надежен и в общемто вполне справляется со своими обязанностями. Но хотелось бы помощнее. Если по равнине машина бежит довольно бодро, то в горах приходится вспоминать былые навыки: разгоняться в конце спуска, чтобы взять подъем без переключения передач, а обгоны просчитывать с хорошим запасом, чтобы уж наверняка вовремя убраться на свою полосу. Вот и перебираешь передачи по любому поводу (ходы рычага великоваты, но переключения четкие).

Однако кое-какие усовершенствования появились и на двигателе. В частности, увеличили диаметр гидрокомпенсаторов, отчего они стали гораздо реже зависать; сменили поставщика уплотнения помпы – и жалоб на течь почти не стало. И наконец-таки доработали штуцеры трубки гидронатяжителя цепи: конусное уплотнение держит гораздо лучше. Это не считая того, что двигатель теперь укладывается в Евро IV.

В рычагах передней подвески теперь устанавливают сайлент-блоки увеличенного диаметра. Завод гарантирует, что ресурс их будет намного больше. На управляемости машины новшество практически не отразилось. Лишь в предельных режимах отмечаешь чуть более мягкую реакцию на поворот руля – следствие большей податливости шарнирных соединений. Но, считаю, такое поведение только на пользу: машина стала менее нервно реагировать на подруливания.



С переправой через Ольхонские Ворота нам повезло – и туда и обратно попали на паром в первой же партии. Говорят, в иные дни здесь можно простоять более десяти часов.



А подруливать приходится постоянно, компенсируя на неровностях особенности кинематики задней подвески. Дело в том, что поперечная штанга (тяга Панара) расположена под значительным углом к балке моста и при работе подвески кузов ходит не строго вверх-вниз, а по дуге. Отсюда и рыскание.

Понятно, что это решение самое простое, но, на мой взгляд, стоило бы заменить эту древнюю конструкцию, например, механизмом Уатта – как на трехдверке, что собрали специально для премьера (ЗР, 2010, № 7). Опыт-то уже имеется!

ОСТРОВ НЕВЕЗЕНИЯ

Именно дороги Ольхона оставили самое яркое впечатление. И не только потому, что природа Байкала завораживает своей красотой. Дороги на острове, нечто среднее между грунтовкой, булыжной мостовой и разбитым вдрызг асфальтом, – идеальное место для испытания подвесок машины и вестибулярного аппарата седоков. А какова «стиральная доска»! Не на каждом полигоне такая найдется…

Здесь проявилась неприятная особенность тормозов: если ими долго не пользоваться, то вследствие вибраций колодки вдавливают поршни рабочих механизмов и педаль при первом нажатии проваливается в пол. По этой причине коллеги из второго экипажа чуть было не вылетели с трассы. Конечно, в таком режиме рядовой автомобилист вряд ли поедет – машину жалко, но имейте в виду этот нюанс.

Лопата – недорогая альтернатива блокировкам дифференциалов. Почему бы не включить ее в базовую комплектацию вседорожника?



«Стрельба» фотоаппаратом из окна на такой дороге чревата потерей «оружия».

Нашему экипажу не повезло в другом: застряли посреди пляжа. Разумеется, заехали туда не специально. Просто при объезде крупной ветки, перегородившей грунтовку, машину затянуло в песчаную зыбь. Попытки выбраться самостоятельно довершили дело – «Нива» сползла ближе к берегу, зарылась диагональными колесами и повисла на брюхе. Сложно оценить правильность действий водителя, поскольку не я был за рулем. Ясно лишь, что блокировок межколесных дифференциалов этому вседорожнику явно не хватает. С ними выехали бы – знаю не понаслышке, поскольку в свое время довелось поездить на машине с ДАКами (дифференциал автоматический Красикова) и оценить их потенциал. А так – пришлось оценивать штатный домкрат. Параллелограммный, он оказался весьма опасной штуковиной – все норовил сорваться с порога. И сорвался-таки в последний момент, но под колесами уже лежали ветки.

ЦЕНА/КАЧЕСТВО

Конечно, модернизация пошла на пользу. В первую очередь отмечаешь непривычно тихую трансмиссию – словно едешь не на «Ниве», а на добротной иномарке (этот «Шевроле» все же наполовину наш, родной). Но ведь и цена машины возросла, вплотную приблизившись к полумиллиону рублей. При том что давно обещанные заводом подушки безопасности и ABS так и не внедрены! Да и кондиционер, похоже, установили для галочки – опция присутствует, но едва морозит. К вентиляции салона тоже есть претензии: в дождь сильно потеют боковые стекла.

Как видим, скрытых резервов для улучшения машины еще предостаточно. За исключением, пожалуй, одного – цены. Если в европейской части России покупатель следует моде на новый автомобиль, то восточнее Урала предпочитает купить более дешевого и комфортного подержанного «японца». ЗР



Завод сменил поставщиков сальников коробки, раздатки и мостов – и проблемы протечек исчезли. Кого надо сменить, чтобы наконец высохла типично «нивовская» течь по стыку крышки раздатки?

Побочный эффект от внедрения ШРУСов: чтобы снять кардан, скажем, для замены чехла, придется отсоединять тяги и выкатывать мост. Вместо 0,3 нормочаса теперь тратится 0,8.



За более чем 8000 км в машинах ничего не сломалось. Хочется верить, что когда-нибудь это станет нормой и для всей продукции АВТОВАЗа.



Сценический образ

На российский рынок вышел «Рено-Сценик» третьего поколения. С потомком родоначальника класса компактвэнов знакомился Юрий Тимкин. Фото Константина Якубова.

Самый первый «Сценик» был довольно компактным. На смену ему пришла машина крупнее, а третья раздалась в габаритах еще больше. В итоге вэн «Рено» стал заметно солиднее. Причем не только снаружи: автомобиль прибавил практически по всем параметрам. И во всех сценических амплуа проявляет себя весьма достойно.

СЕМЕЙНЫЙ

Наконец-то про «Сценик» можно уверенно сказать: «Пятиместный автомобиль». Прежде на среднем кресле второго ряда поместился бы лишь ребенок. Теперь все три сиденья одинаково просторны, на каждом вполне уютно и комфортно. Раздельные кресла имеют продольную регулировку (в диапазоне 130 мм), а их спинкам можно задать один из пяти предустановленных углов наклона. Для задних пассажиров в центральных стойках разместили дефлекторы системы вентиляции – незаменимая опция зимой. Предусмотрена и 12-вольтовая розетка, так что будет где подзарядить портативные гаджеты. Их, кстати, можно положить на откидывающиеся из спинок передних кресел столики. На каждой спин-





«Сценик» увеличился в размерах и теперь выглядит более солидно.

Раздельные кресла второго ряда перемещаются продольно в диапазоне 130 мм. В «Рено» утверждают, что запас пространства для ног задних пассажиров – лучший в классе.

Встроенные в стойки воздуховоды помогут поддерживать оптимальную температуру на «галерке».

ке вдобавок по три кармашка. Вообще, проблема расфасовки мелкой поклажи перед пассажирами «Сценика» не стоит. В машине четыре выдвигающихся из-под кресел ящичка и столько же потайных ниш в полу. Плюс глубокий и вместительный бардачок, обширные дверные карманы. Еще одно хранилище – под крышкой сдвигающегося центрального подлокотника. Словом, любой нужной и даже ненужной вещи найдется место.

КОРПОРАТИВНЫЙ

В качестве служебной машины новый «Сценик» куда лучше прежнего. Вэн будет гармонично смотреться на офисной парковке любой преуспевающей компании. Да и за салон краснеть не придется – качество отделки значительно улучшили. Передняя панель из мягкого пластика выглядит солидно. Оснащение богатое: раздельный климат-контроль, полный электропакет (включая даже автоматически складывающиеся наружные зеркала), стереосистема с дистанционным управлением, активируемый клави-

Renault Scenic

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Третье поколение «Сценика» поступило в продажу в мае 2010-го, через год с лишним после дебюта в Женеве. Россиянам доступны только бензиновые модификации, а в Европе модель предлагают с современными дизелями. Кроме того, западные покупатели могут приобрести удлиненную версию «Гранд Сценик». У нас же машину продают только со стандартной колесной базой.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (110 л.с.), 2 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Expression.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 730 000–875 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 6-ступенчатая механика, комплектация Expression, 765 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Просторные салон и багажник, широкие возможности трансформации, достойная управляемость.

– Скромная динамика, отсутствие русификации, неидеальные кресла.



Renault Scenic недурно оснащен, прекрасно подходит для всех житейских ситуаций. Отрадно, что он не дороже прямых конкурентов.

В салоне интересно оформленный интерьер плюс богатое оснащение. Расположенная по центру передней панели приборная доска – родовая особенность вэнов «Рено».

Кнопочки на центральной консоли мелковаты, приходится долго прицеливаться.

Не машина, а мечта контрабандиста! Объем расположенных в салоне ящичков и скрытых в полу ниш 86 литров!

шей стояночный тормоз, парктроник, датчик дождя, круиз-контроль, маршрутный компьютер. Вот только мультимедийная система не русифицирована. Обидно! Тем более что среди языков имеются даже болгарский, словенский и литовский с латышским. Думаю, в этих странах, вместе взятых, «Сценик» разойдется меньшим тиражом, чем в столичном Бибиреве.

После нажатия кнопки *Start* лишь отклонение стрелки тахометра говорит о том, что двигатель работает, – на холостых оборотах его почти не слышно. Да и если прибавить газу, шум отнюдь не досаждает. Понравилась комфортная подвеска: по брусчатке, что возле московского зоопарка, мало какая машина этой ценовой категории проедет столь плавно. Правда, беззвучной подвеску не назову. Особенно заметно отрабатывает неровности задняя. Кроме того, «Сценик» не любит колеи: даже в самых скромных елозит. А каково будет в более глубоких?

Зато у «Рено» отличная по меркам компактвэнов управляемость: моментальные реакции на руление, невеликие крены в поворотах, цепкие тормоза с выверенным ходом педали. Привыкать не надо. Хвалю и четкий механизм переключения передач 6-ступенчатой механики. Водитель корпоративного автомобиля, который за день порой наматывает по городу больше сотни километров, скажет спасибо.

ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ

Зачастую вэны приобретают для поездок не только с пассажирами, но и с грузами. В этом плане «Сценик» тоже хорош. По данным производителя, объем багажника до полки 522 литра. Если этого мало, можно сложить сиденья: одно, два или сразу три. Причем, чтобы кресло пустить кувырком, особых усилий не надо. Потянул за петлю – оно моментально складывается, освобождая место под поклажу. На все уходит две-три секунды. Ежели и в этом случае объема недостаточно, не возбраняется демонтировать сиденья. В таком случае вместимость багажного отделения достигнет внушительных 1835 литров (по паспорту).

Правда, если загрузить машину под завязку, 1,6-литровый 110-сильный мотор с трудом справляется со своими обязанностями. Хотите, чтобы груженый «Сценик» сохранял способность к шустрым ускорениям, – дождитесь версии с 2-литровым двигателем. Такие машины тоже вот-вот доберутся до наших покупателей. И несомненно, расширят сценические возможности «француза». **ЗР**

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

CITROEN C4 PICASSO

709 000–1 091 000 руб.



Соотечественник «Рено» удивляет сверхсмелым дизайном экстерьера и интерьера. Возможно, поэтому спрос на него относительно скромный. На российский рынок модель поставляют с 1,6-литровым бензиновым двигателем, который в атмосферном варианте развивает 120 л.с., а с турбонаддувом – 150 л.с. ЗР, 2008, № 12.

TOYOTA VERSO

760 000–999 000 руб.



Один из самых свежих компактвэнов на рынке – продажи стартовали в прошлом году. Дизайн сдержанный, зато потенциальным покупателям есть из чего выбрать. Автомобиль предлагают как в пяти-, так и в семиместном исполнении, с бензиновым двигателем 1,6 л (132 л.с.) или 1,8 л (147 л.с.). ЗР, 2010, № 3.

Им любые до́роги доро́ги

«Ниссан Х-Трейл» с этого года обрел российскую прописку, а посему переживает вторую молодость. Но конкуренты не дремлют: корейская КИА выдвинула на рынок новый «Соренто», ну а «Джип» традиционно предлагает американское видение внедорожной философии. Которой из машин ближе наши дороги и образ жизни, выяснял Михаил Гзовский. Фото Константина Якубова.



NISSAN X-TRAIL

2,4 л, 174 л.с., вариатор, комплектация LE, 1 289 400 руб.



ДВОРЦОВ ЗАМАНЧИВЫЕ СВОДЫ

Как же хорошо смотрится этот бордовый «мачо» на фоне выжженного засухой пейзажа средней полосы! Напористый, ни на кого не похожий, настоящий «Джип» с большой буквы. Будь моя воля, я даже не ставил бы имя в кавычки… Наверняка эти восторги не разделят избалованные девушки и городские эстеты, для которых конец света там, где меркнет освещение и обрывается асфальт. Но они по-своему правы: сегодня уже мало пленить экстерьером. Тем более что и зализанный «Соренто», и более угловатый «Х-Трейл» выглядят пусть и не так самобытно, но эффектно.

«Чероки» – это шок! Перешагиваю узкий порог и попадаю в мир моды 30-летней давности: узенькая передняя панель, огромный, тонкий в сечении руль, вертикальное ветровое стекло – привет, дорогие восьмидесятые! Может быть, так и надо? Ведь мода, как известно, циклична. Привет, джинсы-варенки, кроссовки «Адидас» и вкладыши из заграничных жвачек.

Нет, господа-товарищи, время не повернуть вспять! Ностальгия не в силах пересилить чувства, возникающие в салоне «Чероки». Неудобные сиденья с узкими и плоскими спинками, громоздкий тоннель, не оставляющий ногам водителя и пассажира ни сантиметра лишнего пространства. Спасибо, конечно, что водительское сиденье отодвигает сервопривод, облегчая посадку. Но я предпочел бы этой опции регулировку руля по вылету, а ее-то и нет.

КИА играет в любовь с первого взгляда: стреляет овалами глубоких колодцев на панели приборов, подмигивает синими логотипами *Sorento* на порогах, пускает мотор от кнопки, ублажает мягким пластиком и деликатными ободами панели. Здесь нет россыпи бескомпромиссных идей, зато эргономика почти безупречна. Придерусь лишь к упирающимся в затылок подголовникам, не дающим откинуть голову.

Срисованная тысячу лет назад японская схема включения света понятна с первой секунды, настройки температуры и воздушных потоков наглядны, навигационная система свободно говорит по-русски. Вот он, лейтмотив 2000-х: к черту карту и огромные зеркала-лопухи, даешь парковочную камеру и навигатор!

«Ниссану» еще проще, чем КИА. Ведь он имел возможность поработать над ошибками, уже заслужившими порцию критики, когда «Х-Трейл» только вышел на мировой рынок. Модель вот-



Кузов «Чероки» не оторочен пластиковым обвесом, но благодаря лучшей проходимости меньше шансов побить его о камни.

Ахиллесова пята «Соренто» – выпяченный задний бампер. Характерный «бум» сзади часто гасит радость от преодоленного было участка.

Уникальная опция «Х-Трейла» – мощные фары в релингах. С ними удобно пробираться в ночи, главное – не забыть, что под мотором нет даже пластиковой защиты (это опция).



Аналоговые приборы читаются неплохо, в отличие от показаний бортового компьютера бледно-зеленого цвета.

Жесткая передняя панель, ручка для пассажира... Интерьер «Джипа» – для настоящих мужчин.



Оптитронные приборы «Соренто» всем хороши: информативные, красивые, модные.

Интерьер КИА симпатичен и современен. В дорогих комплектациях «Соренто» – русифицированная навигационная система.



В светящемся желтом «глазу» – одометр, расходомер, указатель температуры и режима трансмиссии. Не слишком наглядно.

По бокам передней панели «Ниссана» пара подстаканников, причем охлаждаемых!

В чем «американец» вне конкуренции, так это в высоте салона, особенно если над головой сдвижной тент во всю крышу.



Угол наклона спинки в КИА регулируется. По удобству посадки и простору «Соренто» в лидерах.



Во втором ряду япон… простите, российской машины места для ног поменьше, чем в «корейце», да и крыша давит.



вот пойдет в продажу в обновленном виде, но и нынешний вариант не воспринимается устаревшим. Отличные, цепкие и при этом не жесткие передние сиденья, в меру строгая, не заунывная передняя панель с шикарными подстаканниками по бокам, ухватистый руль. Водителю здесь не хуже, чем в «Соренто», и даже в городском пробочном киселе настроение не падает вместе со скоростью.

Каково задним пассажирам? У всех машин отклоняемые спинки сидений, на этом сходство заканчивается. Забраться в «Джип» – уже маленький подвиг. Протискиваясь в поджатый квадратной аркой проем, непременно вытрешь порог брюками. В коленях места маловато, в плечах тоже, зато над головой – лепота! Точнее, звезды: тряпичная сдвижная крыша Sky Slider превращает «Чероки» чуть ли не в кабриолет. Правда, эта опция требует отдельного заказа – в наличии таких машин не сыскать.

КИА звезд с неба не ловит, но именно в нем хочется везти самое ценное на свете – семью. Места сзади хватит даже для троих взрослых, а уж двоим – раздолье. Попутно отмечу: КИА оказался самым деликатным по акустической нагрузке среди участников теста. В «Х-Трейле» и шум от дороги погромче, и места поменьше, особенно над головой. Так что первое место в этой номинации достается КИА. А как с ездовыми дисциплинами?

ЗАВТРА ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА

…выпадает королю. Мчать на джипе (нет, «Джипе»!) здорово по проселку: мощные рычаги почти грузового сечения позволяют игнорировать ухабы. Но как только выезжаете на шоссе и прибавляете газу, становится понятно: скоростная езда не его конек. Машина качается, словно сухогруз в крепкий шторм, в поворотах колеса норовят оторваться от асфальта, на неровностях по кузову пробегают вибрации. Задний привод наделил «Чероки» склонностью к заносу, бороться с которым непросто. Выходить на обгон тоже стоит заблаговременно. Четырехступенчатый автомат не блещет скорострельностью и на секунду задумывается при переходе на ступень ниже. Словом, быстрая езда на «Чероки» – это не развлечение, не заряд положительных эмоций, а скорее работа, причем не самая приятная. А как интересно на нем тормозить: машина клюнула носом, встала, присела на корму – вот теперь всё, остановились!

КИА после «Джипа» – юркая яхта. Хотя понимание этого приходит не сразу. В первый момент удручает разгонная динамика: светофорный старт «Соренто» проигрывает. Но если засечь время прохождения участка в десяток километров, КИА окажется быстрее. «Соренто» охотно следует за информативным рулем, причем на прямых его можно смело отпускать – никакого рысканья, нервозности или срыва с траектории даже на неидеальном покрытии не последует.

А вот склонность к заносу у «Соренто» имеется, но его успешно гасит система стабилизации ESC.

Отменно настроен 6-ступенчатый автомат: переключает всегда в нужный момент и незаметно. Коробка не стремится преждевременно «уйти наверх», как это бывает в других автомобилях в борьбе за экономичность. Единственное, что вменю «Соренто» в ви-

Nissan X-Trail

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель образца 2007 года с начала 2010-го производится на российском заводе «Ниссан» под Санкт-Петербургом.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 2,0 и 2,5 л (141 и 169 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
SE, LE, SiV.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 049 400–1 362 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА


Хорошая динамика, удобное водительское сиденье, огромный багажник, легковая управляемость, неплохая проходимость.


Высокий уровень шума, неинформативные тормоза, не самый просторный в задней части салон.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Динамичный, послушный автомобиль, ориентированный в первую очередь на водителя и перевозку поклажи.

Jeep Cherokee

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, известную в США под именем «Либерти», продают в России с 2008 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 3,7 л (205 л.с.);
дизельный, 2,8 л (177 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Limited.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 707 000–1 737 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА


Отличная проходимость, неплохая обзорность, достойная плавность хода.

«Грузовая» управляемость, скромный багажник, тесный салон.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,6** полная оценка по категориям в конце статьи

Модель для тех, кто часто преодолевает серьезное бездорожье и готов простить за проходимость целый букет недостатков.

KIA Sorento

Второе явление «Соренто», ведущего родословную с 2002 года, состоялось осенью 2009-го на автосалоне во Франкфурте.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 2,4, л (174 л.с.);
дизельный, 2,2 л (197 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Comfort, Luxe, Executive, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
929 000–1 549 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Высококачественный просторный интерьер, низкий уровень шума.

– Скромная на фоне оппонентов динамика, посредственная геометрическая проходимость.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Просторная машина порадует того, кому комфорт всей семьи и повседневная практичность дороже управляемости и проходимости.

ну, так это утомляющую вертикальную раскачку. Но все равно выхожу из машины после пары сотен километров почти как новенький, не то что из «Чероки».

Помнится, некогда «Х-Трейл» чуть расстроил валкостью. Удивительно, но нынешний тестовый экземпляр склонен к ней куда меньше. Он хоть и пересчитывает дорожную мелочь, но позволяет лихо брать повороты. Возможно, амортизаторы того, предыдущего авто были «уставшими».

Так или иначе, стандартный для всех автомобилей маршрут «Ниссан» преодолевает с еще большей легкостью, чем КИА, хотя вновь оценить машину по достоинству я сумел лишь по прошествии времени. В первый момент заунывный голос вариатора скрадывает ощущение разгона, но сухие цифры замеров говорят: в достижении рубежа 100 км/ч «Х-Трейл»



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	JEEP CHEROKEE	KIA SORENTO	NISSAN X-TRAIL
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4493/1839/1797	4685/1885/1745	4630/1785/1770
база	2694	2700	2630
колея спереди/сзади	1549/1549	1618/1621	1530/1535
Объем багажника, л	419/1404	1047/2052	479/1773
Радиус поворота, м	5,4	5,4	5,4
Масса снаряжен./полная, кг	2040/2540	1780/2510	1623/2050
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	11,6	10,3
Максим. скорость, км/ч	193	186	185
Топливо/запас топлива, л	A95/74	A95/70	A95/65
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	9,2/16,7/12,0	7,2/11,4/8,8	7,7/12,0/9,3
Двигатель			
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/12	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	3700	2349	2488
Степень сжатия	9,7	10,5	9,6
Мощность, кВт/л.с.	151/205 при 5200 об/мин	128/174 при 6000 об/мин	124/169 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	314 при 4000 об/мин	225 при 3750 об/мин	233 при 4400 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A4	A6	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,84/1,57/1,00/0,69/–/–/2,21	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	2,35–0,39/1,75
Главная передача	3,73/2,72*	3,91	4,43
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	зависимая пружинная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/60R18	235/65R17	215/60R17

*Понижающая передача.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2042	1785	1655
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1050 (51)/992 (49)	1010 (57)/775 (43)	931 (56)/724 (44)
Дорожный просвет, мм	175	190	200
Динамические качества			
Разгон, с	1,2с 2,9с 4,9с 8,2с 12,1с 17,2с 26,0с 38,7с 63,6с; max 181,1 км/ч; Погрешность спидометра 1,8%	1,4с 3,3с 5,9с 8,9с 13,3с 19,0с 27,0с 44,1с 96,3с; max 181,4 км/ч; Погрешность спидометра 2,6%	1,3с 3,1с 5,1с 7,7с 10,9с 15,4с 21,6с 32,1с 59,0с; max 184,3 км/ч; Погрешность спидометра 6,9%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	7,0	7,0	5,8
80–120 км/ч (D)	8,7	9,5	7,5
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1179	1525	1380
50–0 км/ч	490	801	603
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	44,7	41,5	44,8
замедление, м/с^2	8,6	9,3	8,6

рии кузова. Камень преткновения для КИА – задний бампер. На пересеченном рельефе высок риск его повредить. Среди прочих и эта особенность не дала нам подобраться к месту вынужденного отдыха «Х-Трейла». «Джип», ау!

Вот когда настал звездный час «Чероки». В отличие от большинства одноклассников, «Джип» остался настоящим «проходимцем» и легко форсирует участки, которые не по зубам «Ниссану» и тем паче КИА. Успех обеспечивают сразу несколько решений. Во-первых, трансмиссия Selec-Trac II. Поворотом ручки подключаете передок, затем жестко блокируете оси и, наконец, активируете понижающую передачу (переключения сопровождают изрядные толчки в трансмиссии – как говорится, внушает!). Во-вторых, мотор немолод и выдает низкую литровую мощность, зато обладает солидным крутящим моментом с самых низов. В-третьих, лишь агрегаты «Джипа» защищены миллиметровым стальным листом (хотя под ним мы намерили «всего» 175 мм, контактная езда ему не страшна). В-четвертых, ходы подвесок, в том числе и задней зависимой, на зависть многим. В-пятых, у «американца» самые большие углы въезда и съезда. Ну и наконец, наш «Чероки» обут в зубастую внедорожную резину.

МЫ ЖДЕМ ПЕРЕМЕН

В начале будущего года на российском заводе «Ниссан» стартует производство обновленного «Х-Трейла». Отличить его от машины, побывавшей в наших руках, можно по светодиодным задним фонарям, более современной головной оптике, видоизмененному переднему бамперу и решетке радиатора. Уходит в прошлое не самая удачная комбинация приборов: шкалы стали нагляднее, а дисплей бортового компьютера заметно крупнее. Изменился размер шин – 225/60R17. Опции российской версии пока засекречены, а вот японские покупатели получают в базовой комплектации массу приятных бонусов, например бардачок с термосом-холодильником.





Порвав три троса, мы сплели из них способный выдержать требуемую нагрузку. И это была единственная сложность для «Чероки». Машина «выстрелила» «Ниссан» из песка с такой же уверенностью, с какой бывалый официант откупоривает шампанское.

Остается лишь ответить самому себе на вопрос: часто ли вы суетесь на такое бездорожье, которое грозит как минимум попортить машину, а как максимум – отправить вас в ближайшую деревню за трактором? Если ответ положительный, альтернативы «Чероки» нет. Если гложут сомнения, стоит расширить выбор: и КИА, и «Ниссан» – варианты достойные. С точки зрения горожанина, беспроигрышные. **ЗР**

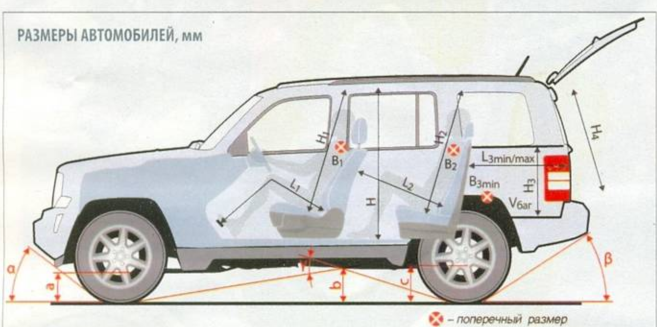
МАКСИМАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ ПРИ РАЗГОНЕ 0–100 км/ч (замеры ЗР)

Модель	Уровень шума, дБА
JEEP CHEROKEE	71,5
NISSAN X-TRAIL	74,2
KIA SORENTO	70,2

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	JEEP CHEROKEE	KIA SORENTO	NISSAN X-TRAIL
Просвет, мм			
a	175	190	200
b	235	200	210
c	205	200	205
Угол, °			
α	30	31	27
β	29	25	25
γ	19	17	18

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
JEEP CHEROKEE	960–1200	660–885	1300	1070	1070	1465	1455	810/1895	1210	360	755	250
KIA SORENTO	930–1180	640–875	1220	1040	990	1510	1490	1170/2070	1270	435	835	540
NISSAN X-TRAIL	940–1180	615–850	1230	1010	925	1440	1410	1060/1720	1230	440	785	420

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
JEEP CHEROKEE	7	7	9	7	7	7	8	7	6	8	9	7	10	7	8	7,6
KIA SORENTO	8	8	8	8	9	9	7	8	8	9	8	9	8	8	8	8,2
NISSAN X-TRAIL	9	8	8	8	8	10	9	7	8	7	8	8	9	8	8	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Будь я заядлым охотником, без колебаний выбрал бы «Чероки». Для вылазок всем семейством за грибами подойдет «Соренто». «Х-Трейл» – разумный компромисс, сочетающий хорошие ездовые повадки с неплохими бездорожными качествами. И даров природы в его багажник войдет больше всего».



Просто семечки

После первого знакомства с «Пежо-308» из Калуги пришло время испытать его в пробеге, да и повод нашелся. Сергей Баландюк отправился на нем к Черному морю на собрание клуба «Пежо-308» (www.peugeot308club.ru). Фото Константина Якубова.

Сказать, что российский 308-й уж очень хорошо подходит для дальних путешествий, нельзя. Идеального для дорог России автомобиля, наверное, вообще не существует. Но на фоне одноклассников калужский «пыж» на трассе выглядит уверенно. Не зря же дорабатывалась подвеска, ставшая жестче и собраннее. На мелких неровностях машину не потряхивает, но при этом она хорошо гасит колебания на больших волнах, коих по пути достаточно. За весь более чем 3-тысячный пробег пробило ее всего два раза, да и то в большей степени по моей вине.

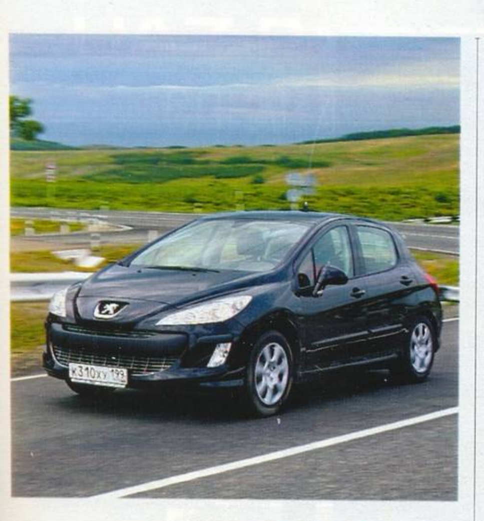
Коробке, столь хорошей в городе, на трассе для экономичного режима не хватает VI передачи: на крейсерских 120 км/ч мотор перекручивается и громко поет на 4000 об/мин. И хоть голос его благороден и приятен, сэкономить в этом режиме не удастся. Атмосферник 1,6 л любит высокие обороты, однако благодаря регулируемым фазам газораспределения он неплохо выводит из зоны «ниже средних». Наибольшей экономии я достиг при движении со скоростью 100 км/ч на V передаче.

Управлять автомобилем продолжительное время удобно: в меру мягкая подушка сиденья, высокая, как в минивэне, посадка, отличный обзор, хорошая динамика. Даже после непрерывного 20-часового движения мы с коллегой остались бодры.

Члены клуба «Пежо-308», знакомясь с калужским питомцем, первым делом заглянули под машину. Стальная защита всего моторного отсека вызвала одобрительную реакцию. Раньше ничего подобного нельзя было заказать даже в качестве опции: либо пластиковый заводской фартук, либо перфорированная дилерская защита, пропускающая грязь.

Понравились яркие противотуманные фары, полная электрификация стекол и зеркал. Отдельное спасибо за подогрев сидений. Здесь французы в своей обходительности превзошли многих конкурентов.

В конце заглянули под капот: аккумуляторная батарея большей емко-



сти не помешает, хотя благодаря новой прошивке блока управления проблем с холодным пуском быть не должно.

Сообщество любителей «Пежо-308» признало российскую адаптацию машины необходимой и достаточной. Но призывает нас не забывать о слабых местах «Пежо-308» – датчике температуры охлаждающей жидкости (часто выходит из строя), тормозных дисках (невысокий ресурс), клапанах гидромеханического автомата (ненадежны).

На обратном пути познакомились с владельцем «Пежо-308» из Краснодара. Роман за два с половиной года намотал на нем почти полмиллиона километров! При этом список внеплановых замен ограничился сцеплением и ШРУСами.

Так что для 308-го три тысячи километров нашего пробега – семечки. Удар российскими дорогами он держит хорошо. ЗР

Более жесткая адаптированная подвеска лучше справляется с неровностями и добавляет точности управлению.

Итоги пробега Москва – Анапа – Москва: расход топлива умеренный.



Хочу в Россию!

За радиаторной решеткой этого «Круза» скрывается дизельное сердце. Его ритм прощупывал Сергей Баландюк. Фото автора.

Продавать дизельные модификации в российском компакт-классе – это тяжкий крест для производителя. Затраты на сертификацию, адаптацию и обучение персонала – как для любой другой модели, а продажи невелики. Причина чисто экономическая: дизельная версия стоит заметно дороже бензиновой, а в этом классе лишние 2000 долларов – серьезный повод задуматься. Отбивать такие деньги на топливных затратах придется долго.

Тем не менее водить дизельный «Круз» весьма приятно. Опелевский мотор о 16 клапанах энергичен и тих. Его сила особенно чувствуется от 2000 до 3500 об/мин. В паре с ним работает шестиступенчатый автомат, которым теперь комплектуются «астры» и «крузы». Трансмиссия не из самых расторопных, но ей все же удается держать машину в тонусе. Можно побаловаться и ручным режимом, при этом торможение двигателем происходит достаточно эффективно. Это свойство пригодится зимой и на горной дороге.

Свободная загородная трасса – вот настоящая стихия для дизельного «Круза». Не выходя на предельные режимы, можно поддерживать высокую среднюю скорость. На шестой передаче при 2000 об/мин автомобиль легко достигает 160 км/ч. В салоне при этом тишина: двигателя, считай, не слышно, аэродинамические шумы почти не мешают. А расход в 8 л на сотню бережет кошелек.

Жаль, что к нашей солярке у западных производителей нет доверия. При этом дизельные «опели» с точно таким же мотором уже продаются в России. Посмотрим, что решит руководство «Шевроле». Думаю, дизельный «Круз» нашел бы российских приверженцев. ЗР

Chevrolet Cruze 2,0 D Auto

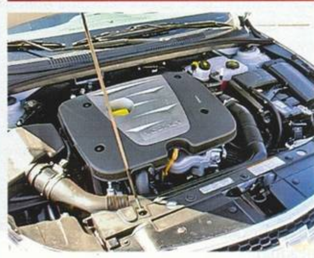
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4597
ширина	1788
высота	1477
база	2685
Объем багажника, л	450
Снаряженная масса, кг	1602
Полная масса, кг	2030
Разгон 0–100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,9
загородный цикл	5,5
смешанный цикл	8,6

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный с турбонаддувом, Р4, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 4000 об/мин, 320 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/60R16.



Двухлитровый дизель «Круза» хорошо зарекомендовал себя еще на предыдущей «Астре».

Шестиступенчатый автомат не дает дизелю «выпасть» из моментной зоны.







Volkswagen Cross Polo

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3987
ширина	1698
высота	1488
база	2470
Объем багажника, л	280/952
Снаряженная масса, кг	1145
Полная масса, кг	1590
Разгон 0–100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	A95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	5,5

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,2 л, 77 кВт/105 л.с. при 5000 об/мин, 175 Н·м при 1550–4100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 215/40R17.

Оранжевые кроссовки



Вслед за спортивной модификацией городского хэтчбека «Поло» компания «Фольксваген» продемонстрировала «внедорожную» версию – «Кросс Поло». На рандеву с ним отправился Юрий Тимкин. Фото автора.

Человек в кроссовках отнюдь не всегда спортсмен. Вероятнее, надел он их только потому, что это удобная и практичная в повседневной носке обувь. Идеально подходящая для прогулок как по асфальту, так и вне его. Из того же разряда и «внедорожные» легковые автомобили с обвесом из неокрашенного пластика. Эти «доспехи» вовсе не для покорения неведомых троп. Просто такие элементы не страшно поцарапать на тесных парковках. А заодно они придают обычному автомобилю сходство с престижным полноприводником.

Окантованный пластиком «Кросс Поло» смотрится действительно побоевому (даже в несерьезном ярко-оранжевом окрасе). Внушительность ему придают матово-черные расширители колесных арок, выпирающая из-под бамперов защита кузова. Правда, ее роль чисто декоративная, ведь и эта деталь выполнена из пластика. О том, что для «Кросс Поло» въезд на бездорожье заказан, говорят и скромный клиренс (он всего на 15 мм больше, чем у стандартной модели), и пижонские 17-дюймовые колеса с низкопрофильными шинами. Ни о каком приводе на все колеса речь, конечно, не идет.

В общем, получился замечательный автомобиль для начинающих. Не боящийся случайных контактов, с ярким дизайном и довольно неплохим 1,2-литровым мотором с турбонаддувом, развивающим 105 сил. Единственное огорчение – эту красоту пока не увидят на российском рынке. ЗР



Семиступенчатая трансмиссия DSG радует спорой работой: задержки при переключениях минимальны. Но при желании можно заказать и обычную механику.

Обивка салона в тон кузову призвана поднимать настроение.





CITROEN DS3

1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Sport Chic плюс опции, 932 500 руб.

Молодая гвардия

Семьянин, обремененный бесчисленными хозяйственными заботами, конечно, не купит подобный автомобиль. Но интерес к нему скроет с трудом. Каждому хочется вернуться в молодость, а еще лучше – задержать ее, утверждает Сергей Канунников Фото Георгия Садкова.



MINI Cooper S

1,6 л, 174 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация базовая плюс опции, 1 543 570 руб.

Мир за стеклом становится свежей, ярче и веселей. А я – сильнее и моложе. Сарказм улетучивается стремительно, как пейзаж в зеркалах. Не хочется расставаться с этими ощущениями – писать повороты, вовремя вдавливая педаль газа. Были бы дороги посвободней да поровнее.

ФАН-КЛУБ

Неожиданный, кажется, даже для самой компании успех МИНИ (в том числе у нас) – знак пресыщенности обыкновенными, пресными, пусть и практичными, моделями. Британские машины любят не только девушки, но и не считающиеся с общественным мнением и не боящиеся косых взглядов молодые мужчины. Уверен, создатели «Ситроена-DS3» ориентировались на ту же группу покупателей и пытаются отъесть у британцев кусок небольшого, но вкусного пирога. Кстати, автомобили даже оснащены одним и тем же мотором, только у МИНИ он сильнее форсирован.

Внешне «Ситроен» не столь оригинален, как МИНИ. В нем легко читаются черты иных моделей фирмы. Но назвать французскую машину невыразительной язык не повернется. Да и на улицах интерес к ней не меньше. Конечно, тут нужно учитывать и новизну DS3. Впрочем, оценивать баллами британское изящество и французский шарм мы, конечно, не будем. Перейдем к показателям более весомым.

Большая дверь «Ситроена» облегчает посадку в красивое и, главное, столь же удобное кресло. Не смущает даже, что руль не регулируется по вылету, – и так все хорошо. Сиденье – отличное сочетание спортивности (с уверенной боковой поддержкой) и комфорта. В дальней поездке или занудливых городских пробках кресло



MINI

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль с внешностью по мотивам знаменитой модели 1960–1990 годов впервые представили в 2001-м. В 2006-м провели глубокую модернизацию. В 2008-м и 2009-м добавили версии с новыми моторами. Выпускают с кузовами хэтчбек, кабриолет, удлиненный вариант «Клабмен», кроссовер «Кантримен» (см. с. 54).

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (95, 122, 184 и 211 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая и автоматическая (на версии Cooper Works с двигателем 211 л.с. только механическая).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
One, Cooper, Cooper S, Cooper Works плюс опции.

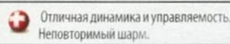
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
710 800–1 358 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отличная динамика и управляемость. Неповторимый шарм.

– Органы управления требуют привыкания и терпения, очень жесткая подвеска. Недостаточно информативная педаль тормоза.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи



Необычный, оригинальный, яркий. К тому же с недюжинными ездовыми возможностями. Нашлось бы место их раскрыть.



Регулировать звук магнитолы на ходу, учитывая прыгучесть МИНИ, нелегко. С климатом попроще. Ну а тумблеры и кнопки подогрева сидений нужно полюбить.



Даже с ручкой лифта сидений английские дизайнеры наоригинальничали. Впрочем, она-то как раз удобна.



не сдавливает, позволяя немного поерзать, расслабиться.

Бесхитростные подрулевые переключатели, знакомые по другим моделям французского концерна, уживаются с нарядной панелью, пижонским рулем и симпатичными приборами. Блок управления климатом и «музыкой», дисплей посреди панели, кругляк рычага переключения передач – каждый элемент в отдельности не ошеломляет оригинальностью или роскошью. Но все вместе создает приподнятое настроение, ощущение яркости, простора и комфорта.

Сесть в МИНИ легче, нежели в «Ситроен». Передняя стойка тоньше и более вертикальна – это, кстати, дало «британцу» выигрыш в обзорности. Красивые, благородной коричневой кожи сиденья… не «тянут» на 174 л.с. Скругленная плоская и довольно кургузая подушка и такая же спинка скорее подошли бы стандартному городскому компакту, а не автомобилю, всеми деталями кричащему о спортивности.

Знакомящийся с МИНИ впервые непременно испытает яркие и противоречивые чувства. Особенно если до этого видел, как вообще делают автомобили. Дизайнеры разгулялись от души! Здесь другой мир. Огромный тахометр меркнет в сравнении с ги-



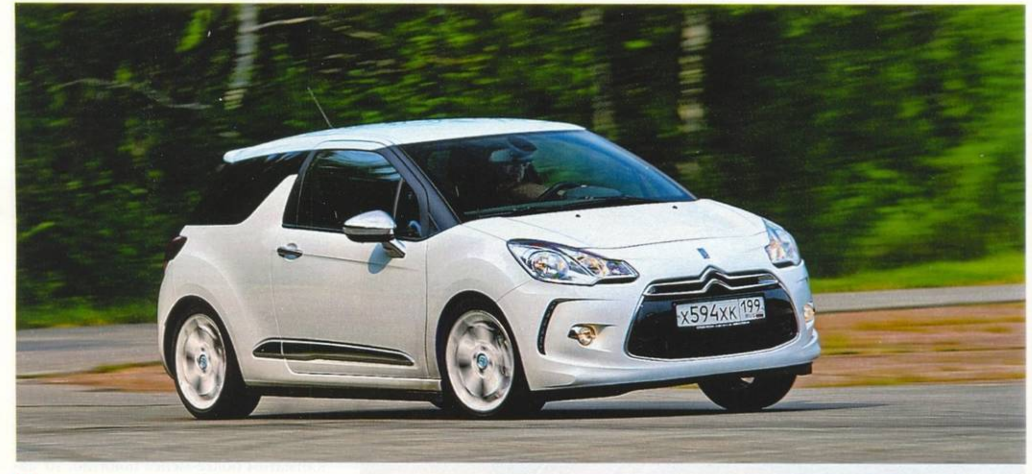


Вряд ли кто-то отважится назвать это изделие мелким, а дизайн банальным. Шкала магнитолы навевает ностальгию по радиолам детства.

Салон МИНИ завораживает и ошеломляет оригинальностью. Хорошо хоть, руль слева.

гантским спидометром. Причем оба читаются вовсе не лучше более приземленных ситроеновских приборов. Ну а дальше на причудливом пути британской эргономики недолго и вовсе заблудиться. Умилила субтильная пластмассовая, словно от детской игрушки, фитюлька настройки радиостанций. А где же выключатель и регулировка звука? За решение этих небанальных для конструкторов и владельцев МИНИ задач отвечает такая же фитюлька, упрятанная под щелью для дисков.

Это еще не все. Если управление климатом более-менее понятно, то махонькие тумблеры на самом низу консоли, отвечающие за стекла, центральный замок и противотуманки, прагматичного потребителя способны на время лишить дара речи. А теперь попробуйте-ка поставить на штатное место бутылку с водой и поуправлять всем этим. Если получится, поищи-



Все просто и привычно: борткомпьютер управляется кнопкой в торце правого подрулевого переключателя.

Citroen DS3

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Трехдверный хэтчбек на базе модели C3 выпускают с 2010 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4–1,6 л (95, 120 и 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая (для моторов 95 и 120 л.с.); автоматическая 4-ступенчатая (для мотора 120 л.с.) и механическая 6-ступенчатая (для мотора 150 л.с.).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Chic, So Chic, Sport Chic.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
649 000–815 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отменная динамика и тормоза, относительно комфортен и просторен сзади.

– На мелких неровностях вытрясает свою и водителя душу.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Очень удачное сочетание интересных ездовых качеств, обаятельной игрушечности и практичности.





Блок управления климатом и «музыкой» в DS3 без выкрутасов – понятен и удобен.



те крошечные кнопочки режима *Sport* и отключения системы стабилизации: они притулились за рычагом коробки. Кое-как сжившись со всем этим, столь милые сердцам английских дизайнеров тумблеры (на потолке!), включающие салонные плафоны, воспринимаешь как должное.

Конечно, задние сиденья в таких автомобилях не главное. Но именно в «Ситроене» неожиданно пришлось поездить вчетвером. Оказалось, не хуже, чем в обычном трехдверном хэтчбеке. А вот в МИНИ ехать сзади никто не хотел. Да и по багажнику он проигрывает «Ситроену» почти вдвое.

Зато мотор «Купера S» хочется слушать вновь и вновь. Впрочем, насчет басовитости французский автомобиль отстает не сильно. А что еще они умеют, кроме как нахраписто бухтеть?

НАРКОМАФИЯ

Очень трудно не поддаться соблазну, не подсесть на иглу быстрых и точных реакций на руление, отзывчивости моторов на педаль акселератора.

К управляемости МИНИ не придерется и самый искушенный эксперт.





Поначалу непривычен циферблат, совмещающий спидометр... с термометром. Но в целом приборы удобны. Справа от указателя уровня топлива – ручка ароматизатора салона. Работает!

Дизайнерам «Ситроена» удалось сделать салон оригинальным и нарядным не в ущерб удобству и эргономичности.

На машине можно филигранно проходить повороты и объезжать препятствия. Именины водительских амбиций! Еще бы сиденье поудобней да не такое скользкое. Педаль газа поначалу легкая. Но, вдавливая ее глубже, нужно миновать ощутимый барьер, словно подтвердить желание ускоряться. Чтобы сочетать эту особенность с острым рулем, необходимо немного приноровиться.

«Ситроен» совсем чуть-чуть менее резок в реакциях на руление, лишь немного проигрывает в динамике. Зато механическая коробка с четким рычагом и короткими ходами позволяет правильно выбирать и, главное, удерживать передачи. У «Купера» даже в ручном режиме коробка чувствует себя умнее водителя: переключается самостоятельно. Хотя агрегат и позволяет развить повышенные обороты, некое ощущение отстраненности автомобиля все же остается. А поскольку в автоматическом режиме коробка МИНИ работает быстро и умело,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	MINI COOPER S	CITROEN DS3
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3714/1683/1407	3848/1715/1458
база	2467	2464
колея спереди/сзади	1453/1461	1465/1467
Радиус поворота, м	5,1	5,2
Объем багажника, л	160	285
Масса снаряженная/полная, кг	1155/1605	1165/1597
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,2	7,3
Максимальная скорость, км/ч	223	214
Топливо/запас топлива, л	А95–98/50	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	5,0/8,9/6,4	5,1/9,4/6,7
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1598
Степень сжатия	10,5	11
Мощность, кВт/л.с.	128/174 при 5500 об/мин	110/150 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	240 при 1600–5000 об/мин	240 при 1400 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,04/2,37/1,56/1,16/0,85/0,67/3,19	2,82/1,92/1,32/1,02/0,83/0,68/3,58
Главная передача	3,68	3,56
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/45R17	205/45R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	MINI COOPER S	CITROEN DS3
Снаряженная масса, кг	1216	1187
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	777 (64)/439 (36)	752 (63)/435 (37)
Дорожный просвет, мм	125	135
Динамические качества		
Разгон, с	1,1с 2,3с 3,7с 5,5с 8,0с 11,1с 15,2с 20,3с 28,9с 42,8с; max 217,3 км/ч; Погрешность спидометра 3,7%	1,2с 2,3с 3,9с 6,2с 8,7с 12,3с 16,7с 23,2с 32,3с 53,4с; max 208,6 км/ч; Погрешность спидометра 2,9%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV/V)	4,1*	6,9/9,5
80–120 км/ч (V/VI)	5,2*	9,5/11,9
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1340	1386
50–0 км/ч	568	652
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	39,3	38,2
замедление, м/с^2	9,8	9,9

*Положение селектора D, в режиме «кикдаун».

желание пользоваться псевдомеханикой быстро пропадает.

Тормоза «Ситроена» по-французски чувствительны. МИНИ же, напротив, реагирует на педаль немного по-грузовому: чтобы добиться эффективного замедления, надо приложить серьезное усилие. Впрочем, по замерам тормозного пути британский автомобиль проигрывает французскому совсем немного.

А в целом по ездовым качествам «Купер» вышел в лидеры. Но впереди еще очень серьезное испытание – обычные российские дороги.

НА ТРЕЗВУЮ ГОЛОВУ

Забавно, следуя за МИНИ на «Ситроене», наблюдать, как машинка, словно карт, подскакивает на неровностях вполне приличного подмосковного шоссе. В салоне, помимо дискомфорта от тряски, возникают неприятные звуки: что-то (вероятно, стекла красивых безрамочных дверей) дребезжит слева и справа, зудит под панелью приборов, погромыхивает в районе двери багажника. На МИНИ славно пойти в стремительный обгон или ускориться, чтобы лихо выйти на основную дорогу со второстепенной. Но расслаб-

МАКСИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ (разгон 0–100 км/ч, замеры ЗР)

Модель	Уровень шума, дБА
MINI COOPER S	82,5
CITROEN DS3	81,6



На задний диван МИНИ взрослому садиться не хочется: долго все равно не высидишь.

Грамотно сделанный задний диван «Ситроена» вполне пригоден для двоих не слишком высоких седоков.



ляться противопоказано. Жесткий «Купер» очень не любит продольных неровностей; нервно вздрагивает передком, заставляя водителя корректировать траекторию очень чувствительным, острым рулем. Особенно неприятно, когда на участке с колеями приходится интенсивно разгоняться. Такой маневр требует максимальной концентрации.

«Ситроен» тоже не без греха. Волны и колеи подвеска проглатывает сносно, но на мелких неровностях автомобиль раздраженно дрожит и потрескивает. Концерт возмущения, правда, потише, нежели в МИНИ, – зудит панель приборов.

В общем, полторы-две сотни километров по Подмосковью на «Ситроене-DS3» проехать куда приятней да и легче, чем на «МИНИ-Купер S». Хотя угнаться за 174-сильным «англичанином» 150-сильному «французу» даже с ручной коробкой не всегда легко.

ЧЕТВЕРОНОГИЕ ДРУЗЬЯ

Эти машины немного напоминают декоративных собачек. Такая не охраняет, в нарты ее не впряжешь, для охоты не годится и даже тапочки не принесет. Зато мила, весела, обаятельна и фанатично любима.

С автомобилями все немного проще: на МИНИ очень здорово кататься по автодрому, чувствуя себя гонщиком, или тешить самолюбие на европейских горных серпантинах. На «Ситроене» интересно и приятно ездить в самых разных условиях.

А может, с автомобилями сложнее, нежели с собаками? Сделай «Купер S» похожим на DS3, и он потеряет нечто привлекательное – именно то, что притягивает к нему покупателей и почитателей. **ЗР**



Запаски в МИНИ нет. Багажника, если не складывать сиденье, фактически тоже.



Багажник «Ситроена» для такого класса приемлемый. К тому же под полом докатка.

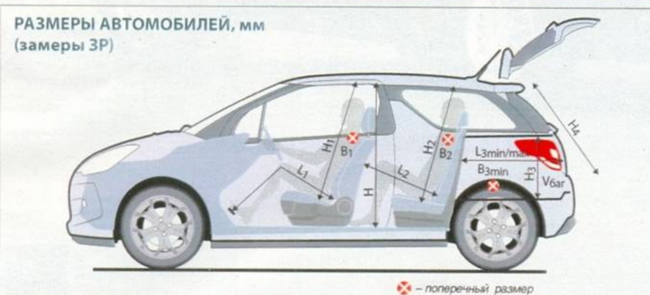
ПАРКУЮТ ВСЕ

В городах компактные и юркие машины подстерегает немало опасностей. Вот обычный бордюр. Передний свес «Ситроена» побольше, но бампер-то выше и резинка снизу мягкая и податливая. Низкий бампер МИНИ повредить проще: он хотя и дополнен окантовкой (матово-черная), но жесткой. Минимальный дорожный просвет «Купера» под сильфоном выпускной линии 125 мм. У «Ситроена» клиренс под подрамником 130 мм. Жизненно важные органы выше.





РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
MINI COOPER S	925–1130	535–770	1145	1005	945	1255	1065	370/980	935/825	575	720	128
CITROEN DS3	950–1200	550–780	1200	1025	915	1380	1395	640/1430	1030	560	665	232

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
MINI COOPER S	7	7	8	8	7	7	9	8	10	7	7	8	7	8	7	7,7
CITROEN DS3	9	8	7	8	8	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Сергей Канунников: «Симпатичные игрушки плохо приспособлены к ежедневной эксплуатации? Отчасти так. Но и в этом классе можно найти компромисс. У конструкторов «Ситроена» это получилось лучше. А может, создателям МИНИ ставили иные задачи?».

Как ездила «восьмерка» с маховиком? Трудно ли попасть на штрафстоянку? Что представляет собой медитативный кабинет на трассе? Приглашаем в октябрьский почтамт ЗР – разберемся!

Танец с саблями

Об испытаниях необычной «восьмерки» с инерционным накопителем энергии вспоминает Алексей Матяев, работавший в период с 1983 по 1993 год в Управлении главного конструктора ВАЗа, а затем в заводском НТЦ.

В ЗР, 2010, № 6, была напечатана интересная статья про инерционный накопитель энергии «Порше». В нашей стране в свое время тоже занимались инерционными накопителями. Лет двадцать назад меня и моего коллегу вызвал начальник управления научно-технического центра ВАЗа и попросил протестировать автомобиль, который к нам пригнал своим ходом молодой ученый из МАМИ.

Это был ВАЗ-2108 с типовым двигателем, но измененной трансмиссией. Поверх коробки передач находился стальной корпус, в котором горизонтально располагался 20-килограммовый маховик. Через планетарную передачу он соединялся (если правильно помню) с первичным валом коробки передач. Именно этот сложный узел и был предметом диссертации. Рукоятка стояночного тормоза, трос которого был отсоединен, использовалась для управления работой маховика. При поднятии ее вверх маховик «запитывался» и его обороты росли, а при опускании он отдавал свою энергию в трансмиссию. На корпусе маховика установлен датчик, фиксирующий его обороты. В отличие от системы «Порше», эта была чисто механической.

Мы посмотрели отчеты автополигона НАМИ: действительно, у этого автомобиля существенный выигрыш по расходу топлива и некоторый – по токсичности. Решили протестировать машину. Сначала пустили и прогрели двигатель. На «нейтрали» одновременно вдавили газ в пол и подняли вверх рукоятку управления маховика. Я никогда до этого не видел, чтобы двигатель при полной нагрузке работал на «нейтрали» при 4500 об/мин и не шел дальше вразнос! Подпитка маховика энергией продолжалась 15–20 с. За это время скорость вращения маховика повысилась до 25000 об/мин. Затем остановили двигатель, открыли капот, послушали гудение этой совсем не детской юлы. С холодком подумал: «А если сорвется со своей оси?».

Сели в салон, и изобретатель продемонстрировал старт при неработающем двигателе с использованием энергии маховика. Включили первую передачу, опустили рукоятку управления маховиком – и нас буквально вдавило в сиденья. Создалось впечатление, что автомобиль стартанул прыжком, бросая назад куски асфальта. При этом его сильно трясло – наверное, не отрабатывала передняя подвеска. Затем изобретатель, манипулируя рычагом КП, управлением маховика и сцеплением, переключился на вторую передачу, автомобиль поехал спокойнее. Кстати, после столь динамичного старта обороты маховика уменьшились примерно до 22000 об/мин. Конечно, такое впечатляло.

Для движения по городской дороге пустили обычный двигатель, маховик же использовали на разгонах и при замедлении. Разгонялся автомобиль очень импульсивно и так же резко тормозил. Несколько раз мы создавали аварийную ситуацию на дороге: водителю явно не хватало рук, чтобы управлять коробкой и маховиком одновременно. Если рукоятку тянули вверх слишком резко, то автомобиль вставал, как вкопанный.

Мы с коллегой дали заключение, что инерционный накопитель действует, но следующим этапом должна стать разработка системы, координирующей между собой работу двигателя, маховика и тормозов. Иначе за руль придется сажать осьминога. Наш опытный начальник, выслушав доклад, подытожил его словами: «Танец с саблями!».

Специалист из МАМИ, надо полагать, доводов о необходимости создания системы управления всеми этими «саблями» не принял и уехал на автомобиле в Москву. Жаль, если он на нас обиделся. А вскоре в стране началось… сами знаете что. Кому тут нужны разработки инерционных накопителей? Очень жаль.


Материалы рубрики подготовил Алексей Воробьев-Обухов

Инерция «Порше»

...то из нас не играл в детстве с инерционной ма-
...шинкой! Разгонишь ее, раскрутишь маховик –
...и она едет, и едет, и едет... Вот и в гоночном ги-
...бриде «Порше-911 GT3 R Hybrid» разработчики
...решили аккумулировать энергию в механическом
...накопителе, а не в аккумуляторе, как это дела-
...ют обычно. Но и без электричества не обошлось.
...При торможении колеса вовсе не соединяются
...с маховиком, а вращают ротор генератора. Тот,
...в свою очередь, с помощью электромотора рас-
...кручивает маховик, чтобы при последующем раз-
...гоне он отдал накопленное колесам, притом снова
...через указанную выше цепочку, в которой ге-
...нератор и электромотор поменялись ролями.
...Во время торможения достаточно, чтобы
...раскрутить маховик до максимума: 40 000 об/мин.
...Этого хватает на снабжение двух электромоторов
...мощностью ...кВт на протяжении 8 с. Такие па-
...раметры недоступны системам рекуперации
...с химическими батареями.
...На Северном кольце Нюрбургрин-
...га «Порше» заряжал маховик в сред-
...нем на входе каждого второго поворота.
...Вся дополнительная тяговые электромото-
...ры и электронику) весит не так
...много, ...станут ли массовые (ес-

Расположившийся между сиденьями инерционный накопитель энергии чем-то похож на маленький НЛО. Внутри, однако, инопланетян нет – только маховик и обмотки двигателя.

ли можно так сказать) модели «Порше» инерци-
онными, пока неясно. Предстоит еще выяснить,
как поведет себя раскрученный маховик при
столкновении. Соприкасаясь с кожухом, он оста-
навливается за 0,5 мс – представляете, какая
при этом выделяется энергия! И еще: из
...ний безопасности эксплуатации...
обесточивается, как толь...
...дя падает ниже 7 км/ч...
те накопитель...
в пользу...

ИЗВЕСТИ...

Рыночные отношения



Стоянки есть везде, но в нашем городе они особенные. Не хватает свободного места? Тогда приезжайте к нам!

Татьяна Попова, Екатеринбург

Кто главнее?



У кого найдется объяснение столь загадочному сочетанию знаков? Кому все-таки должны уступить дорогу те, кто движется по главной?

Мария Андронова, Калуга

Кабинет всяческой разгрузки



Неправильно ты, дядя Федор, бутерброд ешь! Надо колбасой на язык класть!

Владислав Зенин

Гостеприимство

Вот так встречают гостей в Коломне…

Евгений Сухарев, Ярославль



Ветераны в Тбилиси

Эти «волги» выставлены на продажу прямо в городе. На вид вроде бы хорошие.

Михаил Данилов, Тбилиси



P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru.***

Почтамтом октября заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН

КУРЬЕР | ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

«Фольксваген» отвечает

Компания внимательно ознакомилась с итогами нашего рейда по дилерским сервисным станциям марки.

Уважаемая редакция!

Приняв во внимание факты, изложенные в статье **«Обратная сторона фасада» (ЗР, 2010, № 8)**, марка Volkswagen разработала ряд дополнительных мероприятий для повышения уровня сервиса. В частности, проведены специальные тренинги с персоналом указанных в статье дилерских предприятий. Практически все они обрели свой статус в текущем году, что и обусловило отдельные сложности в работе – обучение персонала требует времени.

К сожалению, в материале описаны главным образом недостатки, в то время как достоинства сервиса марки Volkswagen остались за кадром. Нам хотелось бы обратить на них внимание редакции и читателей – наших клиентов:

– благодаря росту числа дилерских предприятий время ожидания ТО не превышает одного дня. Часть заявок выполняется в день обращения, для чего резервируется 15–20% производственных мощностей;

– для автомобилей, проданных после 15 января 2010 года, введена программа «Гарантия мобильности», включающая бесплатную эвакуацию, предоставление подменного автомобиля, выезд техпомощи и бронирование места в гостинице;

– любой фирменный сервис предоставляет услугу интерактивной приемки, во время которой автомобиль осматривают на подъемнике в присутствии клиента;

– наличие центрального склада запасных частей импортера обеспечивает выполнение первичных заказов на 98%;

– Volkswagen проводит разнообразные сервисные акции: бесплатную подготовку автомобиля к сезону, хранение колес и т. д.

Цель марки Volkswagen – предоставить покупателю добротный автомобиль и качественный сервис. Специалисты компании всегда рады пообщаться с клиентами по горячей линии.

Искренне ваша,
команда Volkswagen

От редакции. *Говорят, не ошибается тот, кто ничего не делает. В компании Volkswagen пословицу понимают правильно: обнаружив (в данном случае с нашей помощью) недостатки, немедленно принимаются их устранять. Верный способ укрепить доверие и уважение клиентов! Надеемся, следующий рейд даст лишь положительные результаты.*

Подвиг – за каждой строкой



Уже после подведения итогов юбилейной акции «Победа-65», о которой журнал информировал из месяца в месяц (см. «За рулем», 2010, № 3–9), пришло сообщение кандидата биологических наук Виктории Штратниковой о ее бабушке Елене Ефремовне Богдановой из города Алатырь Чувашской Республики – фронтовичке, водителе «Студебекера». В письме приведены строки из воспоминаний Елены Ефремовны: «Была шофером 469-го гаубичного полка 12-й ударной артиллерийской дивизии. Подвозила горюче-смазочные материалы, продовольствие, пройдя путь с Орловско-Курской дуги. Освобождала города и села Белоруссии и Польши, концлагерь Майданек, затем через Бранденбургские ворота дошла до стен Рейхстага».

Совсем недавно мы получали подобные письма из разных концов страны и публиковали их, но это, последнее, могло уйти в архив – акция закончилась. Такого не произошло. В нашем обращении к читателям была просьба: если участники акции узнают о водителях Великой Отечественной, испытывающих сегодня серьезные проблемы, пусть сообщат в редакцию. В письме Виктории такого сообщения не было, лишь упоминание в тексте, что бабушка (ей 85 лет) перенесла инсульт и частично лишилась речи. Мы постарались выяснить, в чем она нуждается – в лекарствах, средстве передвижения, и получили ответ: «О чем-то жизненно важном специально просить нет нужды, да это и не в принципах бабушки. Самой важной помощью станет общение с ней редакции. Это будет серьезным подспорьем: взбодрит ее, поддержит дух».

Осуществить такое в наше время нетрудно. В доме Елены Ефремовны, в Алатыре, есть компьютер и пользуются скайпом. В условленное время мы увидели ее на мониторе, бодрую, приветливую, улыбающуюся, рядом с дочерью Лидией Ивановной, готовой помочь общаться с нами. Да, речь ее ограничена отдельными словами и репликами, но реакция незамедлительна, жесты выразительны, так что мы отлично понимали друг друга. Беседу с Еленой Ефремовной начал главный редактор Антон Чуйкин, а заканчивали сотрудники редакции, поспешившие на эту необычную встречу. Вот что мы узнали о фронтовом водителе Елене Богдановой.

После окончания девятого класса алатырской школы в 1942 году пошла в добровольцы. Начинала санитаркой госпиталя на Калининском фронте, потом была медсестрой. Год спустя – курсы шоферов. Окончив их, в числе пяти лучших девушек-курсанток попала на Белорусский фронт водителем «Студебекера» в гаубичную батарею. Много чего осталось в памяти. Не забыла, как ей единственной из двадцати водителей, доставлявших снаряды перед большим наступлением, удалось достичь передовой. Чего здесь



Военный водитель Елена Богданова.



Онлайн-общение с Еленой Ефремовной.

больше – везения или умения? Или как меняла на новые четыре покалеченные в боях машины, с которыми успела сродниться. А можно ли забыть, как вместе с командиром батареи старшим лейтенантом Александром Борохиным стала к орудию и прямой наводкой им удалось подбить два вражеских танка? Тогда ее тяжело контузило, и подоспевшие бойцы с трудом откопали девушку. Всего, впрочем, не перескажешь. Но об одном событии нельзя не вспомнить. Мы передадим его в изложении корреспондента «Алатырских вестей», который встречался с Еленой Ефремовной еще до болезни, до того, как появились трудности с речью.

Часть форсировала Буг, и она получила задание вернуться на тот берег и забрать зарядную станцию полка. Здесь она стала свидетельницей воздушного боя. Наш бомбардировщик загорелся и стал резко терять высоту, но не упал, а приземлился в болото, недалеко от дороги. Елена ударила по тормозам, бегом по кочкам добралась до самолета и заметила пламя. «Из кабины выбрался один из летчиков, – вспоминала она, – и, увидев меня, буквально бросил мне на руки другого члена экипажа, крикнув: «Беги! Сейчас взорвутся баки!» Я побежала, увлекая за собой раненого. Только добежали до безопасного места – раздался взрыв. Самолет все-таки успели покинуть все». Елена оказала первую помощь (вот когда пригодились навыки медсестры!) и тому, у кого рука держалась на одной мышце, и раненному в бедро, и другим. Тут только заметила, что ей помогает однополчанин Иван Богданов. Вместе они перенесли летчиков в грузовик и отвезли в медсанбат.

Так они познакомились, а после войны поженились, прожили вместе сорок лет, воспитали троих сыновей и дочь. Ныне у Елены Ефремовны восемь внуков и девять правнуков.

Через двадцать лет спасенные летчики – командир экипажа В. Свечников, штурман И. Колесников, стрелок-радист Г. Гоциев – нашли своих спасителей, посетили их в Алатыре, посадили яблоню у них в саду.

На этой странице мы постарались слегка приоткрыть то, что скрывалось в нескольких строчках, написанных когда-то о себе Еленой Богдановой. И вот о чем подумали. Если бы удалось сделать подобное со всеми пришедшими в редакцию сообщениями о воевавших за рулем, родилась бы бесценная книга о водителях-участниках войны, их мастерстве, решимости, презрении к смерти. Будем же помнить об этом и поблагодарим всех, кто участвовал в акции «Победа-65», прислал воспоминания, документы, фото. ЗР

Бархатный сезон

В экономике наступила оттепель, и продажи у автопроизводителей поползли вверх. Покупателей, проснувшихся от спячки, с очередным ценовым диапазоном знакомит Павел Леонов.

 – стоимость.  – гарантия производителя.  – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Citroen C4*



Эта модель – бестселлер компании на нашем рынке. На ее долю приходится почти треть продаж марки. В конце июля наладили крупноузловую сборку машин на заводе в Калуге, что позволило ощутимо снизить цены. Двигатель – только 120-сильный 1,6-литровый, разработанный в сотрудничестве с концерном БМВ. Обрусевшие «ситроены» адаптировали к нашим условиям: увеличили клиренс, установили защиту картера и т. д., а также предложили специальную российскую комплектацию «Оптима». Она дороже базовой на 32 000 рублей, зато включает в себя боковые подушки, задние и передние шторки безопасности, климат-контроль, подогрев передних сидений, задние электростеклоподъемники, аудиосистему с CD/MP3, 16-дюймовые колеса и т. д. Тест – ЗР, 2009, № 2.

 от 558 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 195 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 320–1023 л.

Peugeot 308*



Еще один «француз», получивший в этом году российскую прописку. Его также подготовили к эксплуатации в здешнем климате – разработали набор оборудования Russian Pack: подогрев передних сидений, противотуманные фары, аккумулятор увеличенной емкости, более вместительный бачок омывателя, защита картера, резиновые коврики в салон и багажник. Помимо этого, изменили настройки подвески и увеличили дорожный просвет. Плюс расширили гарантию на автомобиль. Машины в таком исполнении оснащают исключительно бензиновым мотором объемом 1,6 л (120 л.с.). Для других версий дополнительно предлагают еще один бензиновый двигатель такого же литража, но уже мощностью 140 л.с., а также пару дизельных: 1,6 л (110 л.с.) и 2,0 л (136 л.с.). Тест – ЗР, 2009, № 6.

 от 599 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 195 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, объем багажника – 348–1200 л.

Toyota Corolla*/Auris



С этого года у нас продают обновленные автомобили. В глаза бросаются модернизированные бамперы, оптика, решетка радиатора, зеркала заднего вида с повторителями указателей поворотов и колесные диски оригинального дизайна. Добавили два новых цвета – синий и красный металлики. Обновили интерьер: новый руль, белая подсветка приборов Optitron, а порты AUX и USB отныне присутствуют во всех комплектациях (всего предусмотрено четыре уровня оснащения). Но главное – роботизированную коробку передач MultiMode, вызывающую много нареканий, заменили традиционным гидромеханическим автоматом. На смену 1,4-литровому двигателю пришел агрегат объемом 1,33 л (101 л.с.), который, несмотря на меньший объем, превосходит предшественника по мощности и более экономичен. Тест – ЗР, 2010, № 9.

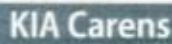
 от 599 000 и от 659 000 рублей соответственно

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,33 л, 101 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,1 с, средний расход топлива – 5,8 л/100 км, объем багажника – 450 л.

KIA Carens





Корейский компактвэн второго поколения существенно подрос в размерах. К примеру, колесную базу увеличили на 130 мм по сравнению с предшественником, что заметно сказалось на внутреннем объеме. Внешность сделали более выразительной, интерьер облагородили улучшенными материалами. Автомобили в базовой комплектации с 1,6-литровым двигателем (126 л.с.) и механической коробкой передач пятиместные. Более продвинутые исполнения со 145-сильным двигателем объемом 2,0 л и МКП (за доплату в 30 000 рублей мотор агрегатируют с 4-ступенчатым автоматом) вмещают уже семерых. Правда, о багажнике в этом случае придется забыть. Второй и третий ряды трансформируемые. Это одно из лучших предложений на рынке, ведь конкуренты ничего подобного за такие деньги не предлагают. Тест – ЗР, 2010, № 3.

 от 629 900 рублей

 60 месяцев или 150 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 126 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,6 с, средний расход топлива – 7,2 л/100 км, объем багажника – 320–1650 л.

**В последнее время на модель снизили цену, поэтому несмотря на то, что она не укладывается в ценовой диапазон, мы включили ее в обзор.*

Chevrolet Epica



Если вам нужен большой седан, но средства ограничены, обратите внимание на «Эпику». Первое, что бросается в глаза, – внушительные размеры (длина 4805 мм, ширина 1810 мм). Подобными габаритами обладают некоторые представители более престижного бизнес-класса. В этом году модель освежили: слегка изменили форму бамперов и оптику, модифицировали панель приборов, а аудиосистему оборудовали «блютусом» (во всех версиях). Под капот по-прежнему устанавливают один из двух 6-цилиндровых двигателей – объемом 2,0 л (143 л.с.) и 2,5 л (156 л.с.), которые работают в паре с 5-ступенчатой механикой либо с 6-ступенчатым автоматом. Базовых комплектаций всего две, но есть еще их подуровни, так что на выбор восемь вариантов оснащения. Тест – ЗР, 2008, № 9.


от 635 100 рублей


24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 143 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 207 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,9 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, объем багажника – 480 л.

Great Wall Hover H3





Китайский производитель известен у нас в основном благодаря своим вседорожникам. «Ховер», в котором отчетливо угадываются черты японского «Исудзу-Аксиом», – главная модель компании на нашем рынке. Недавно ее обновили. Вот только к нам такие автомобили не поставляют, предлагают лишь слегка модернизированную версию первого поколения с подретушированными внешностью и интерьером. Прежний 2,4-литровый двигатель (127 л.с.) уступил место под капотом собрату объемом 2,0 л (122 л.с.). И без того довольно посредственная динамика машины массой почти 2 тонны от этого только проиграла. Коробка передач исключительно механическая, трансмиссия полноприводная. В базе ABS, фронтальные подушки безопасности и климат-контроль. Тест – ЗР, 2010, № 6.


от 640 000 рублей


24 месяца или 50 000 км

12 месяцев или 7000–10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 122 л.с., М5, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,1 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км.

Volkswagen Jetta



«Джетта» пришла на смену модели «Бора» в 2004 году. По сравнению с предшественницей подросла на 177 мм в длину, на 46 мм в ширину и на 19 мм в высоту, тем самым вплотную приблизившись к более престижному классу D. Автомобиль построен на агрегатах «Гольфа» пятого поколения и почти в точности копирует его внутреннее убранство. Издалека, особенно с кормы, «Джетту» легко перепутать со старшим «Пассатом», что, несомненно, льстит владельцам. Благодаря компактной задней подвеске багажный отсек вмещает 527 л поклажи. Доступны два бензиновых двигателя – 1,4 л (122 л.с.) и 1,6 л (102 л.с.), а также дизельный объемом 1,9 л (105 л.с.). Коробки передач: механическая 5-ступенчатая или автоматизированные (6- и 7-ступенчатая) с двумя сцеплениями DSG.


от 641 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 102 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 527 л.

Citroen DS3



Малыш DS3, построенный на базе хэтчбека C3, – первая ласточка в премиальной линейке французского производителя. Эта модель прежде всего имиджевая, поэтому дизайнеров в их творческих порывах никто не ограничивал. Главная изюминка DS3 – возможность индивидуализации. К примеру, помимо базового цвета, можно выбрать колер крыши, зеркал заднего вида, колесных дисков, внутри – передней панели, обивок сидений, дверей, рычага КП и т. д. За доплату крышу украсят термоаппликацией. В движение автомобиль приводят бензиновые двигатели объемом 1,4 л (95 л.с.) и 1,6 л (120 и 150 л.с.), самый мощный – с турбонаддувом. Базовая коробка передач механическая. Четырехступенчатый автомат положен только модификациям со 120-сильным мотором. Тест – ЗР, 2010, № 10.


649 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 95 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 184 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,6 с, средний расход топлива – 5,8 л/100 км, объем багажника – 285–980 л.

SsangYong Actyon Sports



Внешне это, пожалуй, самый экстравагантный и запоминающийся пикап на нашем рынке. Но для подобных трудяг это не главное. Куда важнее грузовые возможности, размеры кузова, наличие полноприводной трансмиссии и, конечно же, цена. Со всем этим у «Актиона» полный порядок. С апреля этого года выпуск автомобилей наладили на дальневосточном заводе компании. Это помогло сделать их стоимость еще более привлекательной. Альтернативы 2-литровому дизельному двигателю с системой непосредственного впрыска топлива Common Rail не предусмотрено. Зато его агрегатируют как с 5-ступенчатой механикой, так и с АКП, в которой на одну передачу больше. Правда, цена «автоматизированных» модификаций существенно выше, ведь их предлагают только в самых дорогих комплектациях. Тест – ЗР, 2007, № 10.


от 649 000 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,0 л, 141 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 161 км/ч, средний расход топлива – 8,0 л/100 км, грузоподъемность – 453 кг.

SEAT Altea, XL, Freetrack



Модель, созданная на платформе «Леона», дебютировала в 2004 году. Помимо стандартной версии, в 2006-м представили удлиненную на 19 см модификацию XL (багажник больше на 123 л), а в 2007-м – вседорожную Freetrack. Последнюю отличают полноприводная трансмиссия, увеличенный клиренс и некрашеный пластиковый обвес. В 2009-м провели рестайлинг. Под капот устанавливают один из пяти бензиновых (от 1,4 до 2,0 л, от 85 до 211 л.с.) или дизельный (2,0 л, 140 л.с.) двигатель. Коробки передач: 5- и 6-ступенчатая механические, а также автоматизированная 7-ступенчатая с двумя сцеплениями DSG. Весь набор силовых агрегатов хорошо знаком по другим моделям концерна «Фольксваген». На автомобили 2011 модельного года предлагают скидку в размере 38 150 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 1.




от 649 990, от 699 990 и от 1 199 900 рублей соответственно

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 85 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 169 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,8 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 410–1320 л.

Suzuki Jimny



Машины третьего поколения впервые представили в 1998 году и с небольшими переделками выпускают до сих пор. Несмотря на игрушечную внешность, «Джимни» обладает хорошими внедорожными задатками. Судите сами: отличная геометрическая проходимость, прочная рама лестничного типа, к которой пристыкованы кузов и двигатель, неразрезные мосты, раздаточная коробка с понижающей передачей. Возможностей единственного предлагаемого у нас 85-сильного мотора объемом 1,3 л вполне хватает как в городе, так и за его пределами, во многом благодаря малому весу всей конструкции (снаряженная масса 1060 кг). В базе автомобиль оснащают механической коробкой-пятиступкой, за доплату ее заменят 4-ступенчатой АКП. Комплектация одна, но модификаций несколько. Тест – ЗР, 2009, № 11.



от 651 000 рублей



36 месяцев или 100 000 км



12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,3 л, 85 л.с., М5, подключаемый полный привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 140 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,1 с, средний расход топлива – 7,3 л/100 км, объем багажника – 113–324 л.

Opel Zafira



Один из самых популярных компактвэнов на отечественном рынке. Как и предшественница, «Зафира» второго поколения построена на базе «Астры». Запатентованная система трансформации салона Flex7 дает возможность принять на борт до семи пассажиров благодаря третьему ряду сидений, который целиком прячется в пол. Правда, на нем будет удобно разве что детям или взрослым субтильного телосложения. Если потребуется перевезти длинный или габаритный груз, автомобиль легко можно превратить в одноместный. Нынче выбор двигателей ограничен лишь тремя бензиновыми агрегатами: 1,6 л (115 л.с.), 1,8 л (140 л.с.) и 2,2 л (150 л.с.), хотя раньше в гамме был и дизель. Столько же коробок передач: 5-ступенчатые механика и роботизированная Easytronic плюс 4-ступенчатый автомат. Тест – ЗР, 2006, № 4.



от 668 900 рублей



24 месяца без ограничения пробега



12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 115 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,4 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, объем багажника – 140–1820 л.

Great Wall Cowry



По сути, «Каури» – перелицованная «Тойота-Вокси» начала 2000-х, поэтому дизайн автомобиля вполне гармоничен. Здесь также три ряда сидений и сдвижные задние двери. Под капотом трудится лицензионный атмосферник «Мицубиси» объемом 2,0 л (143 л.с.), который агрегатируют с 5-ступенчатой МКП. Других вариантов силового агрегата не предусмотрено. Уровень оснащения по-восточному щедрый, за исключением средств безопасности. К примеру, уже в базе есть кондиционер, электропакет, «музыка» и т. д., но здесь нет ABS, которая появляется только в более дорогих комплектациях (всего их четыре). Хорошо хоть, фронтальные подушки безопасности положены во всех. Более продвинутые щеголяют люком с электроприводом, мультимедийной системой, кожаным салоном. Тест – ЗР, 2008, № 2.



от 669 000 рублей



12 месяцев или 20 000 км



12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 143 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 15,2 с, средний расход топлива – 9 л/100 км, объем багажника – 809–1059 л.

Honda Civic, седан, хэтчбек



Автомобиль, представленный в 2005 году, по-прежнему выглядит оригинально и футуристично. Особенно с пятидверным кузовом. Салон под стать внешности – чего стоит двухъярусная электронная панель приборов. Инженеры же больше гордятся двигателями с фирменной системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC (коробки передач: механическая и автомат i-SHIFT) и отсутствием напольного тоннеля в задней части салона. А куда же космическому кораблю без всевозможной электроники! Здесь и ABS с EBD, и отключаемая система курсовой устойчивости VSA, и полный электропакет. . . За доплату машину дооснастят фирменной навигацией с 7-дюймовым дисплеем, встроенным жестким диском на 8 Гбайт и мощной акустической системой. Хэтчбеки существенно дороже. Тест – ЗР, 2009, № 8.



от 674 000 и от 820 100 рублей соответственно



36 месяцев или 100 000 км



12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 140 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 200 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,1 с, средний расход топлива – 6,6 л/100 км, объем багажника – 389 л.

Ford Mondeo, седан, хэтчбек, универсал



С прошлого года выпуск седанов наладили на заводе компании во Всеволожске (хэтчбеки и универсалы по-прежнему везут из бельгийского Генка). На Московском международном автосалоне показали рестайлинговую версию, которая к концу года появится в продаже. Автомобиль обновили снаружи и внутри, но главные новшества под капотом: бензиновый 2-литровый (240 л.с.) двигатель с турбонаддувом EcoBoost и дизельный 2,2-литровый (200 л.с.) Duratorq. Оба с новой 6-ступенчатой коробкой передач PowerShift с двумя сцеплениями. Также предложили множество недоступных ранее опций, включая систему мониторинга слепых зон, автоматическое управление дальним светом, камеру заднего вида, навигацию и т. д. Тест – ЗР, 2009, № 7.



от 679 200, от 922 300 и от 937 300 рублей соответственно


24 месяца или 100 000 км


12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 125 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 195 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,3 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 493 л.

Mitsubishi ASX



Новый компактный кроссовер компании впервые представили в феврале этого года. С лета его начали продавать и у нас. ASX построен на платформе старшего «Аутлендера XL», от которого получил подвески и трансмиссию. У них даже колесные базы одинаковые (2670 мм), поэтому, несмотря на скромные габариты ASX, в нем довольно просторно. Автомобили предлагают с приводом как на переднюю ось, так и на обе (вторая подключается автоматически или вручную). В гамму двигателей входят три бензиновых агрегата – объемом 1,6 л (117 л.с.), 1,8 л (140 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.). Мотор 1,8 предназначен исключительно для нашего рынка, 1,6-литровый доступен только с МКП, остальные – с бесступенчатым вариатором CVT. Тест – ЗР, 2010, № 7.



от 699 000 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

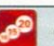
СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 117 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 183 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,4 с, средний расход топлива – 6,1 л/100 км, объем багажника – 415 л.

Mitsubishi L200



Последнее поколение модели дебютировало в 2005 году. Дизайн пикапа создан по мотивам «дакаровского» прототипа «Паджеро Эво». Задний диван здесь полноценный, не как у большинства конкурентов. На бюджетные модификации устанавливают трансмиссию Easy Select с жестко подключаемым передним мостом, а на самые дорогие – уже Super Select с межосевым дифференциалом, который автоматически перераспределяет момент между осями. Это позволяет ездить по асфальту даже с полным приводом. К тому же здесь есть блокировка заднего межколесного дифференциала и понижающая передача. Все это превращает грузовичок в настоящего «проходимца». Машины оснащают исключительно 2,5-литровым дизельным двигателем мощностью 136 л.с. Коробки передач: М5 или А4. Тест – ЗР, 2009, № 10.



от 699 000 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,5 л, 136 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 167 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,6 с, средний расход топлива – 8,6 л/100 км, грузоподъемность – 850 кг.

Skoda Yeti



Свой первый компактный вседорожник «Шкода» показала широкой публике на женевском автосалоне в 2009 году. Построен он на глобальной фольксвагеновской платформе. Система полного привода тоже позаимствована у других моделей концерна. В ее основе многодисковая муфта Haldex последнего, четвертого поколения, которая автоматически подключает задние колеса и способна перебросить на них до 90% момента. У нас продают машины только с бензиновыми двигателями: 1,2 л (105 л.с.) с комбинированным наддувом (примерно до 3500 об/мин воздух сжимает приводной нагнетатель, дальше – турбокомпрессор) и 1,8 л (152 л.с.). У версии с мотором 1,2 привод только на переднюю ось. К этому мотору монтируется еще и DSG – автоматизированная коробка передач с двумя сцеплениями. Тест – ЗР, 2010, № 2.



от 699 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 105 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 175 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,8 с, средний расход топлива – 6,4 л/100 км, объем багажника – 322–1665 л.

KIA Sportage



Дебютировавший в 2004 году «Спортидж» в техническом плане идентичен «Хёндай-Туссан», за исключением кузовных элементов. Автомобили в базовой комплектации имеют привод только на переднюю ось. В целом неприхотливый, надежный и, самое главное, доступный вседорожник (цену удалось снизить за счет сборки на калининградском АВТОТОРе) пришелся по вкусу российским покупателям. Так, несмотря на возраст модели, только за первые шесть месяцев этого года продано почти 12 000 автомобилей. Сейчас распродают последние экземпляры, ведь на прошедшем Московском международном автосалоне представили третье поколение модели. Его продажи стартовали в начале сентября. К сожалению, новые машины существенно подорожали (цены начинаются с 829 900 рублей). Тест – ЗР, 2007, № 2.



от 699 900 рублей


60 месяцев или 150 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 142 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 176 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,4 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, объем багажника – 667 л.



День авиации

Подобрать семейный «авианосец» за полмиллиона рублей – непростую задачу поставил читатель перед Максимом Приходько. Фото Георгия Садкова.

Первым делом – самолеты! Эта строка из старой песни может претендовать на жизненное кредо Сергея Коршунова. Увлеченный авиамоделист, он попросил найти для него автомобиль, в который спокойно помещались бы его пилотажные модели. Игрушки вполне габаритные: у некоторых размах крыльев достигает полутора метров. При этом машина должна быть достаточно компактной, экономичной и вмещать семью читателя из пяти человек. Его нынешний «Фольксваген-Пассат» уже отметил свой шестнадцатый день рождения, да и не любая пилотажная модель в него входит. Ценовой коридор для будущей покупки Сергей обозначил в полмиллиона рублей. «От винта!» – скомандовал я сам себе и отправился в полет, в смысле – на поиски.

ВВС: ВАШ ВОЗМОЖНЫЙ «СЕМЬЯНИН»

Искать семейный автомобиль-ангар я поначалу решил среди вэнов, однако быстро понял, что в заявленные полмиллиона не уложиться. Цены даже на китайские машины начинаются с 700 тысяч, что уж говорить об их европейских и японско-корейских аналогах. Сделав решительный разворот, ушел на запасной аэродром, предоставленный универсалами. Вроде бы самое оно, однако у Сергея уже есть автомобиль с таким типом кузова, грузовыми способностями которого он не очень доволен. А если присмотреться к грузопассажирским автомобилям системы «пирожок»? Уж Сергей-то должен помнить «москвичи»-«каблучки», среди которых были и пассажирские модификации. Там и люди поместятся с комфортом, и в багажник можно запросто запихать хоть настоящий «кукурузник». К тому же прогресс в этом виде транспорта с тех пор ушел так далеко, что подобные автомобили по комфорту и всяким драйверским штучкам не уступают другим машинам.

Первый заход – в стан «Рено». Кто не знает фургончик «Кангу»? Он построен на базе хорошо известного у нас «Рено-Символ», благодаря чему запчасти и сервис для этой машины в изобилии. Но главное – цена: 486 тысяч!

Однако все плюсы в этом случае проявили себя одновременно и минусами, так как автомобиль у дилеров днем с огнем искать надо. (Есть и другой нюанс: выпуск этой версии уже прекращен – в Европе вовсю продают новую, которая скоро будет доступна и нам, россиянам.) Жалко, но отчаиваться не стал.

В деле производства «каблучков» преуспели и другие французы. Возьмем «Пежо-Партнер». Модель недавно обновилась: похорошела, помолодела и уже не напоминает утилитарный толстенький универсал на укороченной базе. «Партнер ТиПи» – полноценный семейный автомобиль с большущим и удобным багажником. Однако цена от 618 тысяч красноречиво говорила, что сесть на эту полосу мне не судьба. Что же, раз «Пежо» не принимает, летим к «Ситроену».

Наученный опытом с «Пежо», родным братом «Ситроена», на новую версию «Берлинго» даже не засматривался: дорого. Зато параллельно с ним продается и старая модификация – «Берлинго Фёст» по цене от 434 тысяч! А вот это удача. Мне же не за модой гнаться, мне для серьезного дела машина нужна. Заложив эффектный вираж, иду на посадку. Однако, комплектуя автомобиль под себя, выяснил, что в базе нет даже водительской подушки безопасности! ABS и вовсе обойдется в 21 тысячу рублей доплаты. Машину-то я ищу семейную, значит, в первую очередь безопасную. Добавляя жизненно важные опции, понял, что ее цена в этом случае шагнет



«Добло» в роли авианосца. Размах крыльев у самолета – 1500 мм!



Эргономика на высоте: до рычага коробки рукой подать, как и до магнитолы.

за исходные полмиллиона. Нет, и этот вариант отпадает.

А что, если зайти с другого конца? Подобный тип авто традиционно называют грузопассажирским. Может, поменять вектор поиска: вначале пассажирский, а уж потом грузовой? Мысленно полетав над Европами, вспомнил о «Шкоде-Румстер». Кто скажет, что она – «каблук»? Это вполне себе современный семейный аппарат с «лица необщим выраженьем». Опять-таки и выбор моторов немал, и трансмиссии разные. Единственный недостаток – цена. Вполне достойная комплектация «Комфорт» с мотором 1,4 л стоит 559 тысяч! Если уж переплачивать за «пирожок», так с кухни для гурманов.

Была не была, лечу к «Фольксвагену». Есть у них хорошо известная модель «Кэдди» – добротная, вместительная, элегантная. Совсем недавно появилась расширенная комплектация «Кэдди Холидей». Увы, чуда не произошло. Машина замечательная, но и цена у нее оказалась… 695 тысяч. Для такого авто это действительно «всего», можете мне поверить, но легче не стало. Посмотрел я на него, вздохнул и ушел – таких денег нет.

«Вот тебе и авианосец»,– уныло размышлял я, медленно прорываясь через ежевечернюю автотолчею, пока меня не догнал «каблучок» от ФИАТа. Да вот же она, мечта авиатора! Пять мест, огромный багажник, подушки и ABS; вдобавок собирается у нас, в Набережных Челнах. К тому же фирма имеет глубокие авиационные корни. Пристегните ремни, идем на посадку!

ПАНОРАМНЫЙ ВИД

Итак, передо мной «ФИАТ-Добло Панорама». Модель собирают в России с 2007 года. Базовая версия за 521 тысячу выглядит вполне достойно, есть

Не зря в названии этого ФИАТа есть слово «панорама». Вид из любого окна – закачаешься.



ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАЛИ:



«Ситроен-Берлинго Фёст», 434 тыс. руб.



«Рено-Кангу», 486 тыс. руб.



«Шкода-Румстер», 559 тыс. руб.



«Пежо-Партнер ТиПи», 618 тыс. руб.



«Фольксваген-Кэдди», 695 тыс. руб.


Отдельное спасибо конструкторам за фары. Светят ярко.

даже водительская подушка. Аппарат дороже 500 тысяч, но входит в программу утилизации. С учетом сданного «фольца» его с натяжкой можно считать вписанным в бюджет.

На тест выбрал машину подороже: вдруг Сергею понравится вторая сдвижная дверь по борту и другие «фишечки»?

За рулем этого «пузырька» ощущаешь себя водителем небольшого грузовика – уж больно широкий обзор открывается. Расстояние в плечах между водителем и пассажиром непривычно велико для стандартной легковушки. К габаритам привык буквально за пару минут, спасибо большим зеркалам. Обустроился на месте – пора в путь-дорогу. Вот что я вам скажу: чтобы этот «каблучок» не раздражал своей медлительностью, раскручивайте его 77-сильный моторчик, иначе за потоком не угнаться. Как только я это понял, мы с «фиатиком» рванули наравне со всеми. Лобастая машинка рассекала город, подбадривая меня рычанием двигателя на оборотах свыше 2500. Кстати, шумоизоляция у «Добло» довольно средняя, но со своей задачей справляется. Если продолжить авиационную тему, этот автомобиль я сравнил бы с небольшим региональным самолетом, где свой багаж загружаешь и выгружаешь сам. Впрочем, интересно, что скажет читатель.

К «примерке» машины Сергей подошел ответственно, взяв в штурманы племянника Николая. Как и положено настоящему физику, он без лишней лирики перешел к делу. Оказалось, смотрины авто Сергей совместил с приобретением нового аэроплана. Тут пришел мой черед вытягивать шею при виде роскошной летающей копии истребителя И-15, на которую настроился наш тест-пилот – во всех смыслах этого слова. Стало понятно, почему при таком хобби нужен багажник никак не меньше аэродрома. Проведя краткую экскурсию по автомобилю, расстался с Сергеем и Николаем на день, чтобы потом выяснить, не ошибся ли я в своем выборе.

«Стопроцентное попадание, – так охарактеризовал Сергей днем позже фиатовский «авианосец» и продолжил: – Вначале о багажнике. Старый обеденный стол, который я прикрепил за специальные петли, встал там, как на кухне, без разборки. Думаю, если сложить задний диван, и вовсе получится грузовик на все случаи семейной жизни, что для дачника большой плюс. Но главное – моя «малая авиация» поместилась в машине с распущенными крыльями. Понравились сдвижные двери. Молодежь этого не оценит, а вот моей маме заходить в машину на задний ряд легко. На узких парковках несомненная выгода. Места во дворе «Добло» занимает поменьше «Фольксвагена».

Опробовал Сергей «Панораму» и на деревенских грунтовках: «В машине нас ехало четверо плюс стол для дачи да прочие разности в виде мешка цемента – и ни одну кочку не зацепили. Мой универсал не обладает таким дорожным просветом. Правда, комфортно разместиться за рулем удалось не с первого раза, но, возможно, я просто привык к своей машине. Единственный минус – мотор для движения по трассе слабоват. Если идти под сотню, он назойливо шумит, особенно на скорости сто и выше. Такой машине дизелек бы подошел. Зато нынешний мотор позволит сэкономить на транспортном налоге, который пока никто не отменил».

«Все нравится?» – спросил я читателя, когда знакомство состоялось. Сергей посмотрел в небо, потом на машину и честно признался: «Если и возьму «Добло», то в базовой версии: мои самолеты пусть и маленькие, но стоят больших денег, так что лишних нет. И потом, на эту машину тоже очередь, я узнавал. Видимо, не мне одному она нравится». ЗР

Благодарим магазин «Пилотаж» за помощь в организации съемки.

Отсутствует «Волга»

Михаил Гзовский

VOLGA SIBER

Изготовитель .... ГАЗ	В эксплуатации «За рулем» .... с июля 2008	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска 2008	Пробег на момент отчета .... 45 тыс. км	.... 2008, № 9, 12; 2009, № 3, 4, 9

С момента последней публикации о «Сайбере», кажется, поменялся климат в стране, дав лишний повод поговорить о машине. В первую осень «Сайбер» заставил померзнуть из-за отходившего контакта в блоке управления кондиционером. Накатившая на Центральную Россию небывалая жара выявила конструктивные недостатки вентиляции этой «Волги». Нет возможности одновременно пустить холод на стекло и в ноги – такой режим просто не предусмотрен. Перекрыть дефлекторы на панели по отдельности тоже нельзя. Вот и приходится охлаждаться воздухом в лицо.

В 40-градусную жару такие жалобы звучат почти как издевка, однако заработать простуду в «Сайбере», поверьте, проще простого. Трагикомичный случай произошел по вине эргономической особенности «Сайбера», а именно – расположения кнопки аварийной сигнализации в основании панели приборов. Многие нынче пользуются «аварийкой» ежедневно – благодарят уступчивых соседей по дороге.



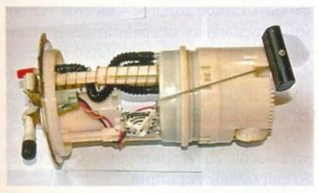
Расположение кнопки аварийной сигнализации удачным не назовешь.



Хром с оригинальной решетки полез хлопьями после второй зимы. Деталь поменяли по гарантии.



Вызывает опасение коррозионная стойкость кузова. На местах зимних сколов появился желтый налет.



Бензонасос со встроенным датчиком уровня, искажающим показания, – многолетняя проблема «крайслеров».

Чтобы мигнуть на «Волге», придется просунуть руку сквозь руль, что я проделывал уже тысячу раз. В тысяча первый, именно в момент благодарности едущему сзади, на дорогу со встречной полосы выскочила машина, а повернуть руль мешаю сам себе! Обошлось...

Что касается поломок, то «Сайбер» держится молодцом. Единственная гарантийная замена – бензонасос. Топливо он подавал исправно, а вот датчик уровня врал нещадно, показывая то пустой бак, то полный. Эта болезнь хорошо известна владельцам американских «себрингов».

Появившийся в рулевой рейке легкий стук сервисмены не посчитали опасным и решили ждать, когда он проявится отчетливей. Во время ТО-45 000 заменили засвистевший ремень гидроусилителя и передние колодки. Второй пункт озадачил ценой: за оригинальные колодки просили 8400 руб.! Решили сэкономить и поставили неоригинальные за 1900 руб. Субъективно на торможении это не отразилось.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ VOLGA SIBER
(0–45 000 км, без учета налога и страховки)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–19 000 км)	**79 064**
Из них на бензин	74 139
Расходы на содержание (19–45 000 км)	**84 702**
Из них бензин (средний расход 11,6 л/100 км)	73 892
ТО-30 000 км	6432
Колодки передние	1900
Ремень гидроусилителя	1000
Работы по замене	1700
Щетки стеклоочистителя (2 комплекта)	1400
ТО-45 000 км	10 810
Общие расходы (0–45 000 км)	**163 766**
Стоимость 1 км пробега	**3,64**

Продолжает досаждать вибрация от двигателя, передаваемая на руль во время стоянки с селектором в положении *D*. «Болезнь Паркинсона» тем сильнее, чем больше потребителей включено. Сервисмены разводят руками – недуг присущ большинству машин и, видимо, неустраним.

И все же «Волга» мне нравится: неплохо управляется, подвеска комфортная; салон довольно просторный, багажник вместительный. Неужели покупатели наконец распробовали плюсы машины? Все прозаичнее. Забуксовавший проект спасла от краха программа утилизации – 100-тысячная субсидия Нижегородской области плюс федеральные 50 тысяч целковых сделали свое дело: за «сайберами», которые еще недавно пылились в салонах, выстроились очереди. Живых машин (336 тыс. руб. с учетом субсидий) в продаже нет! Теперь наконец-то обрела смысл загадочная фраза, впечатанная в свидетельство о регистрации редакционного автомобиля: «Отсутствует Volga». **ЗР**





Фонд заработной платы

Расходы подсчитываем при следующих условиях: работы выполняются на фирменных станциях для автомобилей в базовых комплектациях с использованием оригинальных расходных материалов. Интервал и объем работ соответствуют рекомендациям завода-изготовителя. Детали, подверженные естественному износу, в расчет не принимаем.

Вопреки ожиданиям, обслуживание народной «Лады-Калина» оказалось самым дорогим в тесте. Основную долю средств поглощает работа – нормочас на СТО по стоимости сродни иномарочным. Зато запчасти и масла можно приобрести отечественные, по приемлемым ценам. На первых двух ТО заменят масло и масляный фильтр, на третьем к этому списку добавится воздушный, на четвертом, помимо прочего, поменяют тормозную жидкость и ремень ГРМ вместе с роликами, на пятом заменят топливный фильтр и свечи зажигания. В шестое ТО входит смена моторного масла и масляного фильтра, датчика кислорода, антифриза и масла в коробке передач. Очередь в сервис зависит от дилера и колеблется в пределах 1–4 дней. На работы уйдет от 2,5 до 6 (ТО-4) часов. Дилерские СТО расположены более чем в 80 регионах РФ.

Содержание «КИА-Рио» обойдется значительно дешевле. Расценки на работу и запчасти сбалансированы в соотношении 50:50. На первом ТО поменяют масло, масляный и салонный фильтры, на втором список пополнят свечи, воздушный фильтр и тормозная жидкость, на третьем заменят антифриз, на четвертом проделают те же работы, что и на втором, и поменяют топливный фильтр. Самое дорогое – шестое ТО: помимо основных операций, заменят ремень ГРМ, воздушный фильтр бензобака, тормозную и охлаждающую жидкости и свечи зажигания. Записывают на обслуживание за день-два до посещения. На плановые работы уйдет от 3 до 5 часов. На территории России более 80 фирменных станций.

Стоимость регламентных работ для «Опеля-Корса» чуть ниже, чем для «Рио», – спасибо умеренным расценкам на запчасти и нормочасы. При первом, третьем и пятом посещениях заменят масло, масляный фильтр и проведут контрольно-диагностические работы. Второе ТО включает в себя также замену тормозной жидкости и батареек в ключах зажигания. На четвертом и шестом добавляется замена тормозной жидкости, салонного и воздушного



LADA KALINA 1,4

ТО-1 (2000–3000 км)	5800 руб.
ТО-2 (15 000 км)	6500 руб.
ТО-3 (30 000 км)	6500 руб.
ТО-4 (45 000 км)	13 100 руб.
ТО-5 (60 000 км)	9500 руб.
ТО-6 (75 000 км)	10 000 руб.
ТО-7 (90 000 км)	15 000 руб.
ИТОГО	**66 400 руб.**



KIA RIO 1,4

ТО-1(15 000 км)	5860 руб.
ТО-2 (30 000 км)	9000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	8300 руб.
ТО-4 (60 000 км)	11 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	6700 руб.
ТО-6 (90 000 км)	14 900 руб.
ИТОГО	**55 760 руб.**



OPEL CORSA 1,0

ТО-1 (15 000 км)	6800 руб.
ТО-2 (30 000 км)	9300 руб.
ТО-3 (45 000 км)	6300 руб.
ТО-4 (60 000 км)	12 100 руб.
ТО-5 (75 000 км)	6100 руб.
ТО-6 (90 000 км)	12 500 руб.
ИТОГО	**53 100 руб.**





Даром автомобиль работать не будет, за его эксплуатацию придется платить. Затраты на техническое обслуживание машин малого класса суммировал Игорь Теременко.

фильтров. На обслуживание лучше записаться за два-три дня. На регламентные работы отводят 2,5–4,5 часа. Дилерские центры работают в 74 городах.

Плановые работы для «Шкоды-Фабия» обойдутся ее владельцам еще дешевле, главным образом из-за гуманной стоимости расходников. Невелик и объем работ – основные сводятся к смене масла и масляного фильтра. На каждом четном ТО дополнительно меняют салонный фильтр. На четвертом заменят топливный и воздушный фильтры. Последний, кстати, служит 60 000 км! На шестом обслуживании ко всему прочему обновят тормозную жидкость. Длинных очередей к дилеру нет, но о своем визите лучше предупредить за день-два. Работы займут не более 4 часов. Дилерские центры базируются в 56 городах.

Самый большой межсервисный интервал (20 000 км) среди автомобилей теста у «Пежо-207», благодаря чему машина и заняла первое место. Стоимость работ и расходников средняя по отношению к вышеупомянутым автомобилям. При первом визите на станцию заменят масло, масляный, воздушный и салонный фильтры. На втором ТО к основному списку приплюсуют свечи зажигания, на третьем – замену тормозной жидкости. Четвертое ТО самое дорогое и трудоемкое, поскольку придется менять ремень ГРМ. Время, проведенное в сервисе, зависит от периодичности обслуживания и колеблется в интервале от 2 до 5 часов. Запись производится, как правило, за два-три дня. Фирменные станции «Пежо» находятся более чем в 50 городах. **ЗР**



SKODA FABIA 1,2

ТО-1 (15 000 км)	6000 руб.
ТО-2 (30 000 км)	7600 руб.
ТО-3 (45 000 км)	5800 руб.
ТО-4 (60 000 км)	12 400 руб.
ТО-5 (75 000 км)	7500 руб.
ТО-6 (90 000 км)	7800 руб.
ИТОГО	**47 100 руб.**



PEUGEOT 207 1,4

ТО-1 (20 000 км)	6300 руб.
ТО-2 (40 000 км)	9000 руб.
ТО-3 (60 000 км)	8100 руб.
ТО-4 (80 000 км)	16 700 руб.
ИТОГО	**40 100 руб.**



Начальник патруля

Он попал в нашу страну еще до появления официальных дилеров марки. Его силуэт до сих пор не спутать ни с каким другим вседорожником. Он при жизни стал автолегендой и не собирается в отставку. Все это – «Ниссан-Патруль GR Y60». Почем нынче настоящий первопроходец на вторичном рынке, узнавал Максим Приходько. Фото Георгия Садкова.

Это может показаться невероятным, но россияне, тогда жители СССР, сели за руль «Ниссана-Патруль Y60» в одно время с остальным миром, в 1988-м. В те памятные годы мы запустили собственный космический челнок «Буран», аэробус Ил-96 и супергрузовой самолет «Мрия-225». Предприятиям тогда разрешили тратить часть прибыли на нужды трудящихся. Газовики, шахтеры, металлурги и иже с ними стали приобретать доселе невиданные у нас японские джипы.

«Патруль» быстро стал эталоном полноприводника. Неудивительно, что, прочтя объявление о продаже «Ниссана-Патруль» 1996 года с пробегом 380 тысяч км за полмиллиона рублей, я захотел познакомиться с машиной поближе.

Осмотр подержанного вседорожника начал с поиска VIN-кода. Он выбит на правом лонжероне рамы у переднего крыла. Увидеть цифры можно только из-под капота. У этого «Патруля» читается лишь потому, что в свое время был щедро замазан антикором.

Коррозия – главный враг любого авто, чей возраст перевалил за 10 лет. Это надо помнить, осматривая кузов, особенно снизу. Внимательно проинспектируйте пол в районе ног водителя. Из прочего под натиском времени первыми сдаются двери и дверные петли, рамка ветрового стекла и крылья. Не миновала ржавчина и этот экземпляр. Впрочем, до сквозных дыр дело пока не дошло – само железо еще достаточно крепкое. Слабое звено – крылья. Новые обойдутся по 4500 рублей за штуку. Найти б/у на разборках трудно – модель старая. В Приморье с этим добром попроще: там популярен праворульный близнец «Патруля» – «Ниссан-Сафари».

Пока машина висела на подъемнике, осмотрел крестовины и шлицевое соединение карданного вала. Если обнаружите люфт, придется менять. Кстати, это хороший повод для торга: крестовины стоят 2,5–3 тысячи рублей каждая да плюс работа. А вот неразрезные мосты – штука практически вечная. Жаль, что нынешнее поколение «патрулей» их лишилось.

Пора оглядеться в салоне. Как и положено огромному рамному вседорожнику, он семиместный. Правда, нынешний хозяин третий ряд сидений снял – багажник нужнее. Передняя панель по моде конца 80-х годов прошлого века угловата и массивна, словно ба-

ПОЛВЕКА НА СЛУЖБЕ

Nissan Patrol ведет свою родословную с 1951 года. Серия Y60 находилась в производстве с 1988 по 1999 год. В Японии машина продавалась как Nissan Safari. Полный привод – подключаемый. Выпускался с 3- или 5- дверным кузовом универсал. Оснащался дизельными моторами RD28T, TD42 и TD42T. В гамме силовых агрегатов – единственная бензиновая V-образная «шестерка» TB42E, но с таким мотором аппетит машины вырастает до 30 л на 100 км. Самым неубиваемым признан дизельный атмосферный мотор объемом 4,2 л. Коробки передач как механические, так и автоматы. Машина официально поставлялась в Россию, впрочем, встречаются и «серые» экземпляры из Европы. Особняком стоят ввезенные из ОАЭ. Один из минусов таких машин – трудности с поиском запчастей. Примечательно, что при всей внешней вседорожности у машин с мотором RD28T воздухозаборник расположен крайне низко. Чтобы не получить гидроудар, обычно устанавливают шнорхель от модели Safari.



бушкин комод. Всевозможные современные державки для навигатора, телефона и компьютера резко контрастируют с общим стилем. Из современных опций здесь только подушка безопасности водителя, электростеклоподъемники да кондиционер, который до сих пор исправно гонит прохладу.

О том, что машина заточена на преодоление всевозможных тягот и лишений, говорят зубастые колеса наружным диаметром 33 дюйма. Это пограничный размер, когда нестандартные грязевые «катки» входят в колесные арки без их расширения. Да и рулится машина на таких шинах все еще пристойно. Как и положено, массивные колеса «Гудрич» потребовали других амортизаторов и иных узлов передней и задней подвески – с вседорожным уклоном. Все это заметно увеличило и так немалый дорожный просвет, но рачительный хозяин на всякий случай прикрыл радиатор снизу самодельной дюралевой защитой. Еще одна отличительная черта истинного «проходимца» – механические «хабы» (муфты включения полуосей) в ступицах переднего моста. Настоящему вездеходу не грех поклониться в ножки, чтобы потом не подвел. Хозяин машины утверждал, что весь этот тюнинг стоил ему более 300 тысяч рублей. А для зимней эксплуатации есть комплект стандартных колес, и это тоже аргумент в пользу вероятной покупки.

Теперь самое вкусное – двигатель. Здесь стоит наиболее распространенный: RD-28T. Дизельная наддувная рядная «шестерка» объемом 2,8 л и мощностью в 116 «лошадок» – самое оно. Впрочем, ее работу я проверю позже, во время теста. Мотор этот, по отзывам владельцев, практически не вызывает нареканий; глав-



«Пауки» ржавчины под уплотнителем на стеклах задних дверей. Не смертельно, но неприятно.

Механическая коробка живет дольше автомата. Если она сломается, переборка обойдется не меньше чем в 30 тысяч рублей.



Большинство «патрулей» красили либо в серый металлик, либо в серебристый. Машины более ярких цветов выпускали в Эмиратах.

Борта и дно багажника обшиты рифленым алюминием. Это самый распространенный способ защиты от повреждений и борьбы с коррозией.

Самодельная защита подбрюшья говорит о том, что «Патруль» эксплуатировался не только в городе.

Состояние мотора подержанного вседорожника лучше оценивать не по выхлопу, а по науке – в условиях сервиса.

ное – убедиться, что головка блока не была перегрета. Выяснить это можно лишь в условиях хорошего сервиса. Если ее повело, готовьте 21 тысячу рублей за неновую (!), но работоспособную и еще 8–10 тысяч за установку. Кстати, проверяют головку б/у тоже не задаром, так что положите на это еще 3 тысячи рэ. Вторым кандидатом в покойники числится турбина – все-таки пробег машины приближается к 400 тысячам. Помните, что выхаживает она тысяч триста, не более. Работоспособность турбины можно определить даже на глазок, если снять шланг, идущий от улитки к впускному коллектору. Масла много – готовьтесь к переборке узла. (Новый стоит как хороший скутер – 35 тысяч!) В этом случае осмотр показал, что потеки масла уже есть. Факт, что какое-то время турбина еще протянет, – слабое утешение. После покупки обязательно замените ремень ГРМ и два натяжных ролика. Запчасти стоят чуть больше 2 тысяч рублей, а вот за работу придется отдать значительно больше: 7–10 тысяч. Вообще, цены на запчасти для «Патруля» божеские, чего не скажешь о стоимости работ по их замене.

«Патруль» и сегодня внушает уважение одним своим видом. А какое впечатление он производил тогда – не передать!.. Ключ на старт. Фыркнув черным дымом, мы отчалили от тротуара с грацией портового буксира. Первая хорошая новость: машину на дороге уважают. Вторая: аппетит у этой громадины в городе не превысил 15 л солярки на 100 км!

Теперь о минусах. Хозяин отказался «подвинуться» в цене, напирая на то, что хорошо сохранившийся «Патруль» – подарок для настоящего джипера. Но я не из их числа, а потому с легким сердцем отказался от покупки. Лично мне по душе патрулировать городские улицы на чем-то менее громоздком. Все-таки за полмиллиона рублей можно подобрать новый автомобиль, а легендарным, глядишь, станет и он – лет через двадцать. **ЗР**

Благодарим Игоря Шатова за предоставленный автомобиль.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ NISSAN PATROL В СТОЛИЧНОМ РЕГИОНЕ

Деталь	Стоимость, руб.
ТНВД	80 000–85 000
Крыло переднее	4500
Ремень ГРМ	1170
Ролики (за комплект)	1420–1500
Турбокомпрессор	34 620
Головка блока б/у	21 000

Двое на одного

Японские марки на нашем рынке представлены особенно широко. Дилемму, какой автомобиль – новый или подержанный – приобрести за 750 тысяч рублей, решал Максим Гомянин. Фото Георгия Садкова.

Исходные требования к будущей покупке не оригинальны: быть достаточно вместительной, не досаждать поломками, не требовать лишних расходов на эксплуатацию. Неплохой вариант – «Тойота-Королла». Недавний рестайлинг вновь подогрел интерес к японскому седану. Хороший набор комплектаций делает предложение очень заманчивым. Но и конкурент не менее силен. Подержанный трехлетний хэтчбек «Мазда-6» еще достаточно свеж, у него богатое оснащение и спортивные формы. К новой машине добавляю комплект колес и дооборудования, к подержанной – затраты на ремонт. Разные по характерам, классу и типу кузова, эти автомобили уравниваются в главном – цене.

ОБМАНЧИВАЯ ВНЕШНОСТЬ

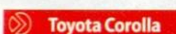
До чего же она смахивает на «Кэмри»! Глядя на обновленную «Короллу», я не могу отогнать эту мысль. Можно и впрямь подумать, что передо мной автомобиль классом выше. Впрочем, и здесь комплектации скромностью не отличаются.

Уже в базовой «Комфорт» (599 000 руб.) есть практически все необходимое: ABS с EBD, кондиционер, CD/MP3-магнитола, иммобилайзер, ЦЗ и прочее.

Жаль, двигатель в 101 л.с. (объемом 1,33 л) слабоват. А лишняя (сверх ста) «лошадь» тянет за собой повышенную ставку транспортного налога. Поэтому выбираю более резвый мотор (1,6 л, 124 л.с.). К тому же оснащение с ним богаче.

Плюс в названии добавляет к «Комфорту» омыватели фар, окрашенные в цвет кузова дверные ручки и стальные колеса 205/55R16 с колпаками. Такая машина с 6-ступенчатой механикой стоит 647 000 руб. За вариант с 4-ступенчатым автоматом просят 679 000 руб. Топовые комплектации «Элеганс» (749 000 руб.) и «Престиж» (797 000 руб.) продают только с АКП. Первая богаче «Комфорта Плюс» на противотуманки, климат-контроль, шесть динамиков и кое-какую мелочь. Во второй покупатель обнаружит электрохромное зеркало заднего вида с камерой, круиз-контроль, датчики света и дождя.

Мне показался оптимальным вариант «Комфорт Плюс» с автоматом. Такая трансмиссия удобна в городе,


Toyota Corolla

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2010 года, 679 000 руб. + 10 000 руб. цвет металлик, 57 500 руб. затраты на зимнюю резину, диски, защиту картера, подкрылки. Итого: 746 500 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (124 л.с.), А5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Комфорт Плюс».

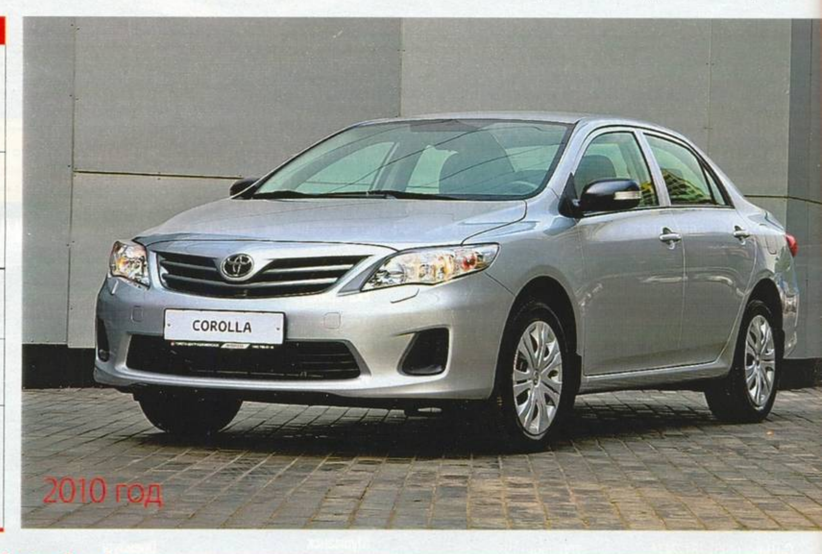
МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 10 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Достаточный дорожный просвет, хорошая плавность хода.

– Отсутствие молдингов на кузове, короткий межсервисный интервал.

«Маленькая» «Кэмри» – хороший вариант семейной машины на каждый день. Она практична и современна, но страховка от угона крайне желательна.



2010 год

КОМПЛЕКТАЦИЯ TOYOTA COROLLA («Комфорт Плюс»)

- ABS с EBD
- Омыватели фар
- ЦЗ с ДУ
- 16-дюймовые колеса
- Усилитель экстренного торможения
- Регулируемая по высоте и углу наклона рулевая колонка
- MP3-магнитола с 4 динамиками
- Разрезная спинка заднего сиденья
- Кондиционер
- Передние электростеклоподъемники
- Подогрев передних сидений
- Полноразмерная запаска
- Передние и боковые подушки безопасности
- Зеркала с электроприводом и обогревом
- Регулируемое по высоте кресло водителя

а список оснащения хоть и богат, но без излишеств. Отсутствие противотуманок в мегаполисе терпимо, а неокрашенные наружные зеркала – скорее плюс: не страшно поцарапать. Покрышки с нормальным профилем (а отнюдь не тоненькие резиновые накладки) обеспечат комфортную езду да и прослужат куда дольше. Штампованные колеса по доброй традиции оставляю на зиму: другие в песчано-соляной смеси быстро теряют эффектный вид, а от этих красоты не требуется. Поэтому к цене машины добавляю стоимость комплекта зимних шин (25 000 руб.) и литых дисков на лето (20 000 руб.). Защита картера с установкой стоит 4500 руб. Полезно раскошелиться и на подкрылки. Их установка (с деталями) обойдется в 8000 руб. А вот тканевые коврики в салон можно получить задаром – в качестве подарка от дилера.

Базовый цвет кузова – белый, но если такой не нравится, предложат на выбор еще семь. Это металлики, требующие доплаты 10 000 руб. На мой вкус, «Королле» идет серебристый, поэтому итоговая сумма – 746 500 руб.

Сев за руль, оценил простор салона. Воздуха над головой вдоволь. У водительского кресла большой диапазон регулировок, так что оно придется впору многим. А вот боковой поддержки не хватило. Задний диван достаточно комфортен, но только для пассажиров ростом до 170 см. Линия крыши спадает так резко, что голова почти упирается в потолок.

Из салона открываю крышку багажника. Проем достаточно широкий, семейные пожитки влезут без особого труда. Под полом полноразмерная запаска, незаменимая на наших дорогах. Разочаровало, что изнутри на крышке нет ручки – ухватиться буквально не за что. А у капота не предусмотрен газовый упор. Он очень пригодился бы владельцам, которые обслуживают машину сами. Да и женщинам одолеть крышку моторного отсека было бы легче.

На дороге «Короллу» резвой не назовешь, но для спокойного города хватит. Тест читайте в ЗР, 2010, № 9.

ГОРЯЧАЯ КРОВЬ

Стремительный силуэт «Мазды-6» подкреплен прекрасными физическими данными. И не беда, что дилеры вовсю продают более актуальную версию. Агрессивный облик и сейчас притягивает взгляд, а японский шарм в Лету не канул.

В угоду аэродинамике (коэффициент аэродинамического сопротивления 0,27), а может, современной моде с кузова убрали все лишнее. В результате шума в салоне (по сравнению с предыдущим поколением модели) стало меньше, но отсутствие молдингов радости не прибавило – кусочки пластмассы могли бы защитить кузов от небольших повреждений. Для справки: окраска передней двери стоит у дилера 7000 руб., задней – примерно столько же. Клиренс у «шестерки» обычный (по данным замеров ЗР, 120 мм), так что езда по грунтовке чревата повреждениями, хотя днище практически плоское. К примеру, могут пострадать пластмассовые дефлекторы, подводящие встречный поток воздуха к тормозным механизмам (хорошо, что есть защита картера). Да и притереть низко висящий передний бампер к бордюру тоже не составит труда. Покраска этой детали потребует от 7000 до 11 000 руб.

Родное лакокрасочное покрытие довольно мягкое, следов от мелких камней и «пескоструйки» на «морде» предостаточно. Хотя черный цвет


2008 год


Mazda 6

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2008 года, 77 500 км, 720 000 руб. + 30 180 руб. затраты на ремонт. Итого 750 180 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,0 л (147 л.с.), А5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

(+) Хорошее оснащение, резвый мотор.

(–) Жесткая подвеска, небольшой дорожный просвет.

Яркая внешность со спортивными нотками подкупает. 147-сильный двигатель бодро несет машину в потоке, но жесткая подвеска заставляет быть начеку.

КОМПЛЕКТАЦИЯ MAZDA 6 (Sport)

- ABS
- Противобуксовочная система
- Борткомпьютер
- CD/MP3-магнитола
- 4 электростеклоподъемника
- Круиз-контроль
- Климат-контроль
- Датчик дождя
- Датчик света
- Велюровая обивка салона
- Подогрев передних сидений
- Омыватель фар
- Парктроник
- Обогрев и электропривод зеркал
- 16-дюймовые колеса
- Передние и боковые подушки безопасности



Интерьер «Короллы» (слева) добротен. Вставки под алюминий оживляют внутреннее пространство. В «кокпите» «шестерки» (справа) звучат спортивные нотки.

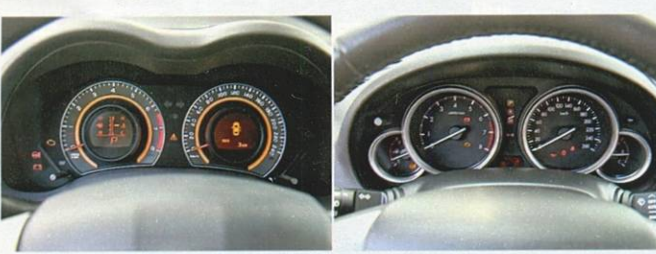
этого экземпляра подобные дефекты скрадывает. Многие владельцы жалуются на нежное ветровое стекло. «Поймал» камешек на трассе – и вот она, трещина. К счастью, у этой машины стекло целое. Передние фары с честью выдержали испытание российскими дорогами, царапин здесь немного.

Нештатные литые 16-дюймовые диски красивы. Однако в случае встречи с ямой цена такого колеса огорчит: примерно 8000 руб. Да еще найдешь ли такое же! Штампованное намного доступнее – 2500 руб. Здесь стоит зимняя нешипованная резина, но есть и комплект летней на 17-дюймовых колесах. Так что дополнительных трат на колеса не понадобится.

Установка колес большего диаметра – дело спорное. «Мазда» обретает острую, как меч, управляемость, но сильнее чувствуешь колейность, к тому же автомобиль становится слишком жестким. Пропустить удар легко. Как результат – преждевременный ремонт ходовой. Одни только амортизаторы на японский хэтчбек обойдутся в 11 000 руб.

В салоне достаточно места над головой и на уровне плеч, так что меня автомобиль сразу расположил к себе. Зеркала дарят хороший обзор назад. Но вот кругляши управления климатической системой могли бы сделать из более дорогой пластмассы.

Хотите остроты и информативности – положите руки на руль. Но кроме этого, баранка подарит теплоту кожи, которой она обтянута. Несколько смутило лишь обилие клавиш управления. Чтобы разобраться во всех функциях, придется почитать инструкцию.



Подсветка циферблатов «Тойоты» (слева) придется по вкусу многим. Приборы «Мазды» выглядят динамично и современно.

Крутилки системы вентиляции «Короллы» достаточно крупные. Пользоваться ими удобно. Рулевое колесо «Мазды» загружено кнопками управления борткомпьютером и аудиосистемой. Впрочем, привыкнуть – дело времени.



СТОИМОСТЬ TOYOTA COROLLA

Объем мотора, л (мощность, л.с.), КП	Цена, руб.
1,33 (101), МКП	599 000
1,6 (124), МКП	647 000
1,6 (124), АКП	679 000–797 000

СТОИМОСТЬ MAZDA 6

Год выпуска	Цена, руб.
2007	580 000–600 000
2008	600 000–800 000
2009	810 000–920 000

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ НА MAZDA 6 У ДИЛЕРОВ (РАБОТА ПЛЮС ЗАПЧАСТИ)

Наименование работ	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра двигателя	4550
Замена свечей зажигания	4200
Замена фильтра воздушного	1860
Замена фильтра салона	1480
Замена колодок передних/задних	8980/6610
Диагностика двигателя	1250
Диагностика подвески	1250
ИТОГО	**30 180**



На заднем диване «Короллы» (слева) с комфортом разместятся двое, а спинка складывается в пропорции 60:40. В «Мазде» хватит места для комфортного размещения трех пассажиров.

Внушительные петли съедают часть объема багажника (450 л) «Короллы» (слева). У «Мазды» ширину багажника (объем – 519 л) ограничивают вертикально установленные амортизаторы.



Водительское сиденье с достаточной боковой поддержкой – оно не утомит спину на дальнем перегоне да и в пробке не заставит мучиться. Велюровая обивка пощадит седока в мороз, а в жару не так потогонна, как престижная кожа.

На заднем сиденье просторно человеку любой комплекции. Здесь с комфортом разместятся трое. Разрезная спинка удобна для перевозки длинномеров. Она компенсирует возможную нехватку места в багажнике, хотя, на мой взгляд, его здесь предостаточно.

Каждой популярной машине свойствен существенный недостаток – угоняемость. Наша пара не исключение, а потому полис каско на «Мазду-6» 2008 года стоит без франшизы около 73 000 руб. Страховка только от хищения – 36 000 руб. «Тойота-Королла» дешевле: каско обойдется в 68 000–70 000 руб., за «оберег» только от хищения попросят около 19 500 руб.

ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ TOYOTA COROLLA

Наименование работ	Стоимость, руб.
ТО-1 (10 000 км)	7137
ТО-2 (20 000 км)	8005
ТО-3 (30 000 км)	7137
ТО-4 (40 000 км)	14967
ТО-5 (50 000 км)	7137
ТО-6 (60 000 км)	8005
ТО-7 (70 000 км)	7137
ТО-8 (80 000 км)	17 563
ТО-9 (90 000 км)	7137
ТО-10 (100 000 км)	8005

ЛЕД И ПЛАМЕНЬ

Так что же предпочесть – внешне спокойную «Тойоту» или вспыльчивую «Мазду»?

В активе «Короллы» достаточный дорожный просвет (150 мм), приятное ощущение обладания новой машиной, развитая дилерская сеть. «Тойота» проигрывает «Мазде» в богатстве оснащения, но обходит величиной клиренса и новизной модели. Цены на ремонт приемлемы. Смущает лишь короткий межсервисный интервал.

«Шестерка» – достаточно свежая машина, а значит, серьезных поломок пока не предвидится. Хотя перед покупкой пристальное внимание стоит уделить диагностике двигателя и подвески.

Недавнее обновление «Мазды» только на руку покупателю подержанного экземпляра, ведь с появлением модели-преемницы стоимость секонд-хэнда должна поползти вниз. Однако модель славится высокими ценами на обслуживание. Она хоть и надежна, однако недешева в ремонте (см. таблицу).

Выбор между седаном и хэтчбеком зависит от индивидуальных предпочтений. Кому-то нравится чистое заднее стекло, кому-то большая дверь, облегчающая погрузку вещей в багажник.

Конкуренты, на мой взгляд, очень близки, потому решающую роль сыграла внешность. Агрессивные формы «Мазды» вызвали больше симпатии, чем спокойные обводы кузова «Короллы». Я выбираю подержанную «Мазду». **ЗР**

Благодарим «Тойота Центр Коломенское» и «Авто-Старт» за помощь в организации фотосъемки.



Размечтались

Рекламный слоган знаменитой японской компании обещает покупателю «сбычу мечт». Как это происходит в интерпретации официальных дилеров марки, узнавал Игорь Теременко.

В настоящем дилерском центре обслуживают не только автомобиль – часть благ распространяется и на владельца. Добытые в ходе рейда характеристики качества работы и уровня сервиса мы свели в таблицу. А для пущей наглядности (так как итоги «рукоприкладства» приходится оценивать по косвенным признакам) несколько простейших неисправностей добавили от себя: осушили бачок с тормозной жидкостью, нарушили регулировку фар и спрятали в багажник одну из гаек крепления колеса. Наиболее сильные впечатления от увиденного приведены ниже.

ТАЙНЫ ФИРМЫ

Посвящать клиента в таинство обслуживания его собственного авто в ТЦ «Коломенское» не принято. И даже простое человеческое желание узнать, за что с нас предполагают получить немалую даже по нынешним временам сумму, понимания не встретило. Ответ прозвучал коротко и исчерпывающе: «Что надо, то и сделают». Осталось выяснить, как. С трудом (нежелание удовлетворить нашу «блажь» мастер мотивировал недостатком времени) пробившись в ремзону, мы обнаружили там слесаря, пытавшегося завернуть пробку в не опустевший до конца масляный картер. Логика примитивна: чем меньше сольешь, тем меньше заливать. Разница с нормой – чистая экономия. А деньги здесь, похоже, получать любят. Так, обнаружив всего-навсего слетевший разъем, в счет включили стоимость замены лампы... Что до перечня выполненных работ, то приемщик их не озвучил и после оплаты заказа. Время, оно тоже деньги, и нечего его зря терять! Правда, тормозную жидкость нам здесь долили и гайку на место поставили.

ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Мастера ТЦ «Кунцево» наш приезд, судя по всему, не обрадовал. Тем не менее, верный профессиональному долгу, всю процедуру приемки он провел по правилам, не забыв скрупулезно озвучить полный перечень предстоящих работ. На этом реверансы по отношению к нам закончились. Так, отсутствующую гайку на колесе заменили новой, забыв согласовать мероприятие с клиентом. Деньги, конечно, небольшие, однако факт настораживающий. А если бы на ее месте оказался, скажем, распределительный вал?

Впрочем, на сей раз обошлось. Получив (с немалым опозданием) автомобиль, мы поинтересовались состоянием салонного фильтра – в ту пору столицу накрыл удушливый смог. Со слов приемщика выяснилось, что запчасть пребывает в отличном состоянии и в замене не нуждается. Увы, извлеченный нами из недр передней панели забитый мусором элемент произвел страшное впечатление. И не только на нас. Обругав в трубку неведомого исполнителя, мастер выразил готовность устранить прокол, не сходя с места. Быстро не вышло: сначала пришлось ждать кассира с обеда, а после выбивать скидку (поблажка распространялась на расходники, замененные в процессе обслуживания). Наш же автомобиль ремонтную зону уже покинул... Уверены, что навсегда. Остаться в дураках за свои деньги – перспектива малоприятная.

УТОМЛЕННЫЕ СОЛНЦЕМ

Почему в ТЦ «Сокольники» в тот день не работала вентиляция, сказать трудно, но последствия были налицо. Избыток угарного газа, очевидно, сказался и на приемщике: свою речь он ще-



Особое внимание процессу приемки уделяет «Тойота Центр Коломенское».



Если верить специалистам «Тойота Центр Кунцево», этот заросший грязью фильтр в замене не нуждается.

Здание «Тойота Центр Кунцево» одно из немногих, где за ремонтом авто удается наблюдать воочию – через стеклянную перегородку.

дро пересыпал шутками-прибаутками, не всегда оставаясь в рамках приличий. Радостное настроение, впрочем, не помешало ему отказать нам в посещении ремзоны: это, мол, напрасные хлопоты. Воспользоваться иными средствами коммуникации тоже не удалось, разглядеть свой автомобиль на экране подслеповатого монитора можно было лишь с риском для зрения. При отсутствии контроля со стороны потребителя слесари особо не торопились, из цеха автомобиль выехал с часовым опозданием. Однако фора впрок не пошла: ничего из «нештатных» дефектов, за исключением гайки, служители культового бренда не обнаружили.

РЕКА ВРЕМЕНИ

В ТЦ «Рублевский» национальную принадлежность бренда эксплуатируют на все сто. В буфете преобладают японские блюда, приготовленные людьми, облаченными в японские же одежды. Мастер-приемщик хоть и не в кимоно, зато по-японски приветлив и аккуратен. Даже отказ сопроводить нас в ремзону прозвучал крайне вежливо. Ведь специально для таких случаев прорублено окно, через которое и надлежит созерцать ход процесса. Вот только сидеть у него пришлось слишком долго – по истечении двух часов наша «Королла» в цеху так и не появилась. А еще через три терпение (и не только наше) закончилось и народ потребовал аудиенции у руководства. Найти его, разумеется, не смогли, дело закончилось дежурными извинениями. Слабая компенсация за шестичасовое (!) ожидание. Впрочем, «пунктуальность» – слово не японское.

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ СОСЕД

Если кому и повезло с соседями, так это ТЦ «Шереметьево». Расположенный поблизости торговый центр

В «Тойота Центр Сокольники» стремятся быть поближе к народу, по крайней мере в разговоре с клиентами.

Тормозную жидкость по окончании ТО чаще всего приходилось доливать самостоятельно.





Трансфер нынче дорог: в «Тойота Центр Рублевский» поездку к метро оценивают в 350 рублей.

Подобными памятками стоит снабдить многих сотрудников дилерских центров.

«МЕГА» решает проблему не только досуга, но и трансфера клиентов, так как собственного транспорта для этих целей у дилера нет. Там же желающие могут надышаться чистым прохладным воздухом – в тойотовском центре из-за широко раскрытых дверей полно дыма от горящих торфяников. В этих сложных условиях персонал оставался на высоте. Здесь автомобиль приняли у заказчика после мойки! Да и механики уложились в отведенный срок. Правда, ни низкого уровня тормозухи, ни «косоглазия» фар они не обнаружили, зато предложили заменить якобы перегоревшую лампочку габарита – за 800 рублей. Хорошо, что мы не согласились: она и сейчас светит не хуже других. Может, мастера просто в дыму перепутали?..

Очевидно, ни один из упомянутых центров эталоном назвать, к сожалению, нельзя. Единственное, что понравилось везде и безоговорочно, – состояние выдаваемого авто. Его не только тщательно моют снаружи, но и пылесосят внутри.

Дело за малым: так же тщательно блюсти тойотовские стандарты и в других областях. ЗР

«Тойота Центр Шереметьево» обслуживает автомобили мучительно долго, зато здесь не скупятся на бесплатные кофе и чай.



ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	Коломенское	Кунцево	Сокольники	Рублевка	Шереметьево
Удобство для клиентов					
Указатели на прилегающих улицах	+	+	+	+	+
Парковка для клиентов	+	+	+	+	+
Трансфер	+	–	+	–	–
Дилерский этикет					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+	+	+
Внимание к клиенту	–	+	–	+	+
Общение с клиентом во время ремонта	+	–	+	+	+
Соблюдение регламента работ					
Соответствие заявленного и действительного платежей	–	+	+	+	–
Продолжительность ТО в сравнении с заявленным временем	+	–	–	–	+
Полнота ТО	+	–	+	+	+
Исправление незаявленных дефектов					
Завернуть гайку колеса	+	+	+	+	+
Регулировка света фар	–	–	–	+	–
Долив тормозной жидкости	+	+	–	+	–
ИТОГО	9	7	8	10	8

Примечание. *«+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные сервисные услуги.*

Показать себя



Крупнейший импортер китайских автомобилей компания «ИРИТО» и Hover-Club Russia представили на подмосковном полигоне, что под Дмитровом, обновленную версию вседорожника «Грейт Уолл Ховер».

Каждый «ховеровод» (их было более сотни) смог опробовать новинку в деле. Сильнейшего выявили в ходе квеста. Участники соревновались в скорости, мастерстве и ориентировании, а все возможности вседорожника показали инженеры-испытатели из лаборатории управляемости НАМИ. За рулем китайских Н3 они преодолели подъемы 30, 40 и 50%. Но самым запоминающимся стал 60-процентный подъем, который заставил зрителей по-настоящему поволноваться.

С лета этого года модель собирают в России. Дилеры продают автомобиль в двух комплектациях – Luxe (от 640 000 руб.) и SuperLuxe (от 685 000 руб.).

Корейский макияж

Обновленный кроссовер «КИА-Соул» продается у дилеров с середины августа. Изменились комбинация приборов, амортизаторы; кнопки на дверных панелях водителя и переднего пассажира получили подсветку, более удобными стали дверные ручки. Установлено и новое оборудование – борткомпьютер и система предупреждения об экстренном торможении. Но главное – «Соул» теперь можно купить с бензиновым двигателем объемом 1,6 л (124 л.с.) и АКП. В базовой комплектации Comfort такой автомобиль стоит 659 900 руб.

В более дорогие оснащения Luxe, Diva и Burner добавлены климат-контроль и «блютус». Цены – от 659 900 руб. (столько стоит машина с М5) до 809 900 руб. (за автомобиль с 1,6-литровым дизелем мощностью 128 л.с. и А4).



Родственные души

Дилеры «Ауди» принимают заказы на две новинки из Ингольштадта – малолитражку А1 и люксовый хэтчбек «А7 Спортбек» (на фото).

Малыша «Ауди-А1» можно построить под себя, ведь существует более 800 вариантов индивидуализации. На выбор предлагают также два мотора: объемом 1,2 л (86 л.с.) и 1,4 л (122 л.с.). Наряду с базовыми комплектациями Attraction и Ambition российские покупатели могут заказать пакет Media Style. Центральное место в нем занимает информационно-развлекательная система. Цены начинаются с 799 000 руб. за машину с мотором 1,2 л (86 л.с.) и 5-ступенчатой МКП. «Единица» с двигателем 1,4 л (122 л.с., М6) стоит от 828 000 руб.

Цена «Ауди-А7 Спортбек» (2,8 FSI, 204 л.с.) стартует с 2 379 000 руб. За эти деньги покупатель получает систему «старт-стоп», климат-контроль, биксеноновые адаптивные фары, акустическую систему с шестиканальным усилителем, девятью динамиками и сабвуфером общей мощностью 180 Вт. Стоимость модели с наддувным 300-сильным мотором – 2 695 000 руб.



Запаслись впрок

«Ягуар» открыл первый собственный склад автозапчастей в России. По мнению руководства марки, это позволит лучше скоординировать работу с дилерами. Заказать нужные детали теперь можно круглосуточно в онлайн-режиме.

Запчасти для «Ягуара» и «Ленд-Ровера» отгружают из Великобритании. Они поступают на территорию Томилинского логистического комплекса в Московской области, где и организован склад. Его общая площадь составляет 5441 м², причем «Ягуар» занимает 20% всех площадей склада.

Московские дилеры смогут получить требуемые запчасти на следующее утро после заказа, региональные – в течение трех-четырех дней.



Расширяя влияние

ГК «Независимость» начинает сотрудничество с брендом «Порше». Немецкие спорткары появятся в столичном салоне на Хорошевском шоссе в первом квартале 2011 года. А к 2012 году компания намерена занять около 20% рынка продаж «Порше» в Москве.

С января по июль 2010 года в России было продано 819 машин этой марки, в основном в Московском регионе. Наиболее популярные модели – вседорожник «Кайен», «911 Каррера», «Бокстер» и «Кайман».





Подлили масла

В рамках соглашения между российским представительством марки «Шкода» и компанией «Сетра Лубрикантс», эксклюзивным импортером смазочных материалов «Кастрол» в России, продукция «Кастрол» рекомендована для послепродажного обслуживания автомобилей «Шкода» у нас в стране. «Шкода Ауто Рус» также советует использовать масла именитого бренда всем своим официальным дилерам.

Автодилеры, заключившие контракты с «Кастрол», смогут участвовать в программе «Кастрол Профешнл», направленной на повышение эффективности послепродажного обслуживания. В программу включены тренинги для персонала сервисных станций, онлайн-обучение основам теории смазочных материалов и навыкам продаж. Соглашение заключено в рамках глобального сотрудничества «Фольксвагена» с компанией «Кастрол».

ПРИЦЕНИСЬ К НОВИНКАМ

«Сузуки-Сплэш» теперь продают также с мотором 1,2 л и механической КП. Цена – от 490 000 руб. Добавлены и новые цвета кузова: Smoky Green Metallic, Kashmir Blue и Sunlight Copper Pearl Metallic.



Начат прием заказов на люксовые «инфинити» серии M. Седан M25 в комплектации Premium, оснащенный 222-сильным V6 и 7-ступенчатым автоматом со спортрежимом DS, стоит 1 900 000 руб. За более дорогую версию Elite просят 1 990 000 руб. Здесь добавлена навигационная система и адаптивный круиз-контроль. Цены на полноприводную модификацию M37 с двигателем мощностью 333 л.с. стартуют с 2 210 000 руб. Самая дорогая версия – M56 Sport (408 л.с., А7) стоит 2 925 000 руб.



В сентябре началось производство второго поколения БМВ-Х3. Первые «трешки» приедут к российским дилерам в ноябре. Автомобиль в комплектации xDrive 20d с 2-литровым дизелем (184 л.с.) стоит от 1 795 000 руб. За xDrive 35i Basic (3 л, 306 л.с.) просят 2 130 000 руб. Машину комплектуют 8-ступенчатым автоматом. Но эта трансмиссия может быть установлена и на авто с менее мощным мотором – вместо 6-ступенчатой механики. В стандартной комплектации: противотуманные фары, автоматический климат-контроль, борткомпьютер, спутниковая противоугонная система и прочее.



Осенний марафон

Осень – самое время критически оценить состояние аккумуляторной батареи и при необходимости заменить ее новенькой. Какой? В тест-марафон длиною в 29 батарей включились Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

29 место. Подольские аккумуляторы (ПАЗ)



Заявленный производитель	Подольск, Россия
Ориентировочная цена, руб.	2100
Заявленный ток, А	470 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,03
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	240×175×188
Газоотвод	центральный и через пробки

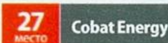
По информативности этикетки подольская батарея одна из лучших. Но на этом достоинства, к сожалению, иссякли: худшая резервная емкость, очень низкая энергетика при проверке током холодной прокрутки, 26-й результат при попытке выдать единый ток.

28 место. UNO



Заявленный производитель	ЗАО «ВЕСТА-Днепр», Украина
Ориентировочная цена, руб.	2050
Заявленный ток, А	480 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,55
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×190
Газоотвод	центральный и через пробки

Из заявленных 100 мин резервной емкости зафиксировано 97 мин – неплохое начало. Но дальше – последние места в четырех номинациях из шести.



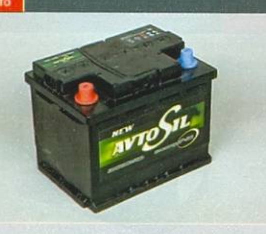
27 место. Cobat Energy



Заявленный производитель	ООО «Тубор», Россия
Ориентировочная цена, руб.	2250
Заявленный ток, А	480 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,70
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×174×190
Газоотвод	через пробки

Батарея выдала положенный ток! Но остальные показатели низкие. Например, резервная емкость совсем мала, глубокий разряд аккумулятор перенес тяжелее всех.

26 место AvtoSil



Заявленный производитель	ООО «Нест», Россия
Ориентировочная цена, руб.	2500
Заявленный ток, А	480 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,00
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×178×188
Газоотвод	центральный и через пробки

Обещанные 480 А батарея выдавать не торопится: напряжение просаживается до 7,31 В. При проверке единым током, а также при пуске мотора полуразряженной батареей – 26-й результат.

25 место Lights of Nord



Заявленный производитель	ООО «Тангстоун», Россия
Ориентировочная цена, руб.	2500
Заявленный ток, А	480 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,40
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×188
Газоотвод	через пробки

При попытке выдать обещанные 480 А напряжение упало до 7,41 В. Энергетика – 23-я, на морозе тот же результат, при проверке единым током 24-е место. В полуразряженном состоянии батарея сдалась уже при второй попытке пустить мотор.

По сравнению с испытаниями прошлых лет появились существенные отличия. Чтобы максимально уравнять шансы всех участников, мы больше не учитываем при расстановке мест их цену, теперь она влияет на рейтинг батарей только при равенстве технических показателей. Зато ввели тест, оценивающий поведение батареи, по неосторожности разряженной владельцем авто (не выключил фары!). Кроме того, и это важно, изменили оценку заявленного тока холодной прокрутки. Проверка этого тока по стандарту выводит в лидеры «слабаков», ставя батареи с большим заявленным током в заведомо невыгодную ситуацию. Но ведь выдать 600 А куда сложнее, чем, скажем, 470 А. Чтобы устранить несправедливость, мы решили оценивать не просто ток, а энергию, выдаваемую батареей в пусковом режиме: она учитывает и вольты, и амперы, и секунды.

24 место Extra Start



Заявленный производитель	Сербия
Ориентировочная цена, руб.	2700
Заявленный ток, А	480 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,02
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	240×175×184
Газоотвод	через пробки

Скромный заявленный ток батарея не выдала: напряжение просело ниже «ватерлинии». 26-й результат при −30 °С, 25-й при −18 °С. Резервная емкость неплохая.

23 место Bars Silver



Заявленный производитель	Казахстан
Ориентировочная цена, руб.	1900
Заявленный ток, А	500 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,08
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	244×174×190
Газоотвод	центральный и через пробки

Батарея отказалась выдать заявленный ток. Напряжение на клеммах просело до 7,34 В. По энергетике батарея 24-я, на морозе 25-я. Зато цена демократичная.

22 место Gillette Magico



Заявленный производитель	Сербия
Ориентировочная цена, руб.	1700
Заявленный ток, А	510 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,15
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×188
Газоотвод	через пробки

Заявленный ток «сербиянка» честно пыталась выдать, но силенок оказалось мало: напряжение просело до 7,32 В. Резервная емкость – средняя, а больших токов не дождаться. Цена очень привлекательная: дешевле только Tyumen Battery.

21 место Moratti



Заявленный производитель	не указан
Ориентировочная цена, руб.	2500
Заявленный ток, А	500 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,81
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×190
Газоотвод	центральный и через пробки

Батарея неуказанного происхождения стала 27-й на морозе и 26-й при замерах пусковой энергетики. Заявленный ток не выдает: напряжение проседает до 7,29 В.

20 место Black Horse



Заявленный производитель	Сербия
Ориентировочная цена, руб.	2650
Заявленный ток, А	510 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,84
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	241×175×185
Газоотвод	через пробки

При замерах тока холодной прокрутки эта батарея оказалась слабой по напряжению: оно снизилось до 7,17 В. Остальные параметры могли быть и лучше. Лишь резервная емкость потянула на удовлетворительный результат.

19 место Daewoo



Заявленный производитель	не указан
Ориентировочная цена, руб.	3200
Заявленный ток, А	535
Масса с электролитом, кг	14,00
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	240×174×190
Газоотвод	центральный

21-е место по энергетике, 22-е – на морозе, 19-е – по резервной емкости.

18 место Tyumen Batbear



Заявленный производитель	Тюмень, Россия
Ориентировочная цена, руб.	2750
Заявленный ток, А	460 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,92
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×192
Газоотвод	центральный и через пробки

Батарея из Тюмени уступила своей знаменитой землячке. Предпоследнее место при проверке единым током, 20-й результат по энергетике.

17 место Delphi



Заявленный производитель	Франция
Ориентировочная цена, руб.	3200
Заявленный ток, А	450 (EN)
Масса с электролитом, кг	13,86
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×174×190
Газоотвод	центральный

Самый низкий заявленный ток. При 30-градусном морозе легкая батарея оказалась на последнем месте. Резервная емкость неплохая, она и помогла аккумулятору подняться в рейтинге.

Прежде чем приводить все батареи к общему знаменателю, заряжая их полностью, проверили реальное состояние образцов, лежавших на прилавках. Получилось не очень хорошо: остаточная резервная емкость – от 90 до 46 мин (столько минут батарея сможет «двигать» авто с умершим генератором; хороший показатель – не меньше 100 мин). Именно такую батарею покупатель получает в магазине как заведомо исправную, заряженную и годную к немедленной установке на автомобиль. Нам же пришлось перед испытаниями зарядить все!

ШЕСТЬ НОМИНАЦИЙ

Объединяющим критерием выборки мы, как и прежде, сделали емкость – 60 А·ч. Высота приобретенных изделий различается на 11%, а заявленные токи – аж на 28%! Заметьте, первое никак не связано со вторым: большая батарея далеко не всегда является более мощной! А цены разнятся сильно: от 1600 до 3800 руб. Причем «дорого» и «хорошо» – вовсе не синонимы.

Оценки батареям выставляли на основании шести основных испытаний, перечисленных ниже.

Резервная емкость. Измеряется как время разряда (в минутах) током 25 А до напряжения 10,5 В. Чем дольше, тем лучше.

Лучший результат – Tyumen Battery: 108 мин. Худший – ПАЗ: 78 мин.

Энергетика разряда заявленным током. Характеризует энергию батареи

Реальная емкость новеньких батарей различается на 38%.

в пусковом режиме. Измеряют в несколько этапов: 10 с разряда заявленным током холодной прокрутки, далее разряд до напряжения 6,0 В током, уменьшенным на 40% от начального. Затем из вольтов, амперов и секунд получают джоули. Чем выше этот показатель, тем лучше.

Лучший результат – MEDALIST: 37,9 кДж. Худший – UNO: 15,17 кДж.

Разряд единым током 480 А при –18 °С. Позволяет сравнить токовые характеристики всех батарей в одинаковых условиях вне зависимости от их паспортных данных. Измеряют по аналогии с током холодной прокрутки. Чем выше напряжение на клеммах после 10 с разряда, тем лучше.

Лучший результат – MEDALIST: 8,26 В. Худший – UNO: 7,49 В.

Разряд единым током 480 А при –30 °С. Аналогично предыдущему испытанию, но уже при лютом морозе. Чем выше результат, тем лучше.

16 место Absolut



Заявленный производитель	не указан
Ориентировочная цена, руб.	2100
Заявленный ток, А	520 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,50
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×174×188
Газоотвод	центральный и через пробки

Все электрические параметры оставляют желать лучшего. При попытке выдать заявленные 520 А батарея просела до 7,40 В.

15 место TAB



Заявленный производитель	EU
Ориентировочная цена, руб.	2450
Заявленный ток, А	510 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,81
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×188
Газоотвод	центральный и через пробки

Скромный заявленный ток батарея выдала. Остальные оценки между 2 и 3.

14 место Hankook



Заявленный производитель	Корея
Ориентировочная цена, руб.	3750
Заявленный ток, А	510
Масса с электролитом, кг	13,5
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×175
Газоотвод	центральный

Достоинство – самая легкая батарея. Невысокий заявленный ток выдала, хотя напряжение просело до 7,32 В. Поэтому энергетика лишь 17-я. На морозе 24-я.

13 место WESTA



Заявленный производитель	Украина
Ориентировочная цена, руб.	2750
Заявленный ток, А	600 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,09
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×174
Газоотвод	через пробки

Заявленный большой ток 600 А батарея отдала, лишь просев ниже 7,5 В. По энергетике тока холодной прокрутки заняла 13-е место, единый ток выдала с 14-м результатом, да и на крещенском морозе была 12-й.

12 место AKTEX



Заявленный производитель .... Свирск, Россия
Ориентировочная цена, руб. 2600
Заявленный ток, А .... 500 (EN)
Масса с электролитом, кг 15,40
Установочные размеры:
длина × ширина × высота, мм .... 242×174×188
Газоотвод .... через пробки

При испытаниях током холодной прокрутки напряжение на клеммах батареи снизилось до 7,7В – это четвертый результат в тесте. По энергетике батарея стала седьмой (маловат заявленный ток). На морозе десятая.

11 место ZUBR



Заявленный производитель .... Белоруссия, Пинск, «Полесские аккумуляторы»
Ориентировочная цена, руб. 2450
Заявленный ток, А .... 500 (EN)
Масса с электролитом, кг 13,85
Установочные размеры:
длина × ширина × высота, мм .... 240×174×190
Газоотвод .... центральный и через пробки

Параметры батареи во многом совпали с результатами изделия Gelios. Резервная емкость хорошая, заявленный ток выдает неплохо, а по набранным баллам батарея сравнялась с Tyumen Battery. Но сибирская в полтора раза дешевле.

10 место Tyumen Battery



Заявленный производитель .... Тюмень, Россия
Ориентировочная цена, руб. 1600
Заявленный ток, А .... 500 (EN)
Масса с электролитом, кг 17,12
Установочные размеры:
длина × ширина × высота, мм .... 242×174×192
Газоотвод .... через пробки

Батарея из Тюмени побеждает в номинации «Резервная емкость». По энергетике батарея шестая. Хорошее отечественное изделие. Хотя и самое тяжелое. А цена самая низкая.

9 место Gelios



Заявленный производитель .... ООО «Полесские аккумуляторы», Белоруссия
Ориентировочная цена, руб. 2850
Заявленный ток, А .... 500 (EN)
Масса с электролитом, кг 14,26
Установочные размеры:
длина × ширина × высота, мм .... 242×175×188
Газоотвод .... центральный и через пробки

У «белоруса» хорошая резервная емкость, средняя энергетика при максимальных нагрузках, не самая высокая цена и место в первой десятке.

8 место EXIDE Premium



Заявленный производитель .... не указан
Ориентировочная цена, руб. 3150
Заявленный ток, А .... 600 (EN)
Масса с электролитом, кг 15,21
Установочные размеры:
длина × ширина × высота, мм .... 242×175×175
Газоотвод .... центральный

Обещанные 600 А батарея выдала, хотя и с трудом. При проверке единым током не блистала.

7 место Topla



Заявленный производитель .... Словения
Ориентировочная цена, руб. 2700
Заявленный ток, А .... 510 (EN)
Масса с электролитом, кг 15,01
Установочные размеры:
длина × ширина × высота, мм .... 242 175×188
Газоотвод .... центральный и через пробки

Хорошая резервная емкость, глубокий разряд нипочем. Но скромный заявленный ток батарея выдала с трудом, просадив напряжение до предельных 7,5 В.

Лучший результат – MEDALIST: 7,20 В. Худший – UNO и Delphi: 6,01 В.

Пуск мотора при разряде 50%. Оценивает пусковые характеристики батареи, наполовину разряженной после езды в пробках при большом количестве включенных энергопотребителей. Подсчитывали число «пусков мотора» при токе потребления 480 А и длительности попытки 10 с с последующей паузой 30 с. Испытания прекращали при снижении напряжения на клеммах до 6,0 В – длительность последней попытки измеряли в секундах. Чем больше результат, тем, естественно, лучше.

Лучший результат – VARTA, EXIDE и MEDALIST: три пуска и 4 с. Худший – UNO: один пуск и 1 с.

Восстановление после полного разряда. Имитирует ситуацию, вызванную полным разрядом батареи (забыли выключить свет и т. п.). Батареи полностью разряжали током 6 А и выдерживали в таком состоянии двое суток. Затем вновь заряжали и оценивали резервную емкость: чем она больше, тем лучше.

Лучший результат – «ЗВЕРЬ»: 107 мин. Худший – ПАЗ и Cobat Energy: 79 мин.

ЧТО И КАК ОЦЕНИВАЛИ

Амперы, вольты, минуты, килограммы, градусы – из протокола ФГУ «21 НИИИ МО РФ». Баллы расставляли так: в каждом виде испытаний бра-

Половина батарей не смогла выдать заявленный ток.

ли лучший и худшие результаты, присваивая им соответственно 5 баллов и 1 балл.

Все остальные участники получали промежуточные баллы согласно тому положению, которое они заняли между лидером и аутсайдером. К примеру, если при замере резервной емкости лидер показал 108 мин, а отстающий – 78 мин, то участник с результатом 97 мин получал 3,53 балла.

Энергетику разряда оценивали так. На первом этапе батарею разряжали заявленным током в течение 10 с – напряжение не должно упасть ниже 7,5 В. На втором этапе, после короткой паузы, батарею разряжали током в 60% от заявленного до напряжения 6,0 В, измеряя время разряда. Этот ток, помноженный на длительность разряда и на среднее напряжение второго этапа, как



6 место — Mutlu Silver Evolution



Заявленный производитель	Турция
Ориентировочная цена, руб.	2950
Заявленный ток, А	510 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,00
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×190
Газоотвод	центральный и через пробки

Третий результат по резервной емкости, шестой – по пуску на морозе; хорошист, если оценивать среднюю, в общем-то, стоимость.

5 место — Bosch Silver



Заявленный производитель	не указан
Ориентировочная цена, руб.	3800
Заявленный ток, А	540 (EN)
Масса с электролитом, кг	14,56
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×174×188
Газоотвод	центральный

Интегральный показатель ставит батарею на лидирующие позиции. Хотя отдельные показатели могли быть и лучше.

4 место — a-mega



Заявленный производитель	Украина
Ориентировочная цена, руб.	2700
Заявленный ток, А	510 (EN)
Масса с электролитом, кг	16,02
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×174×190
Газоотвод	центральный и через пробки

Третий результат по резервной емкости и по энергетике разряда заявленным током. При –30 °С на пятом месте. Самая тяжелая в пятерке лидеров.

3 место — «ЗВЕРЬ»



Заявленный производитель	Свирск, Россия
Ориентировочная цена, руб.	3000
Заявленный ток, А	530 (EN)
Масса с электролитом, кг	15,8
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм	242×175×188
Газоотвод	центральный

Сибирская батарея лучше других перенесла глубокий разряд. По энергетике разряда и по выдаваемому току при –30 °С четвертая, по разряду единым током при –18 °С третья, а по резервной емкости вторая.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ АККУМУЛЯТОРОВ

Наименование батареи	Резервная емкость после полного заряда*		Энергетика разряда заявленным током				Разряд током 480 А при –18 °С		Разряд током 480 А при –30 °С		Пуск мотора батареей, разряженной на 50%		Резервная емкость после глубокого разряда и последующего заряда		Итоговый балл
	Длительность разряда током в 25 А, мин	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В (при заявленном токе, А)	Время разряда током в 60% от заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В	Промежуточный балл	Число успешных попыток и длительность последней	Промежуточный балл	Длительность разряда током в 25 А, мин	Промежуточный балл	
1. MEDALIST	104 (81)	**4,67**	7,74 (600)	121	37,90	**5,00**	8,26	**5,00**	7,20	**5,00**	3 пуска и 4 с	**5,00**	105	**4,71**	**4,90**
2. VARTA	104 (74)	**4,67**	7,79 (540)	123	35,67	**4,61**	8,23	**4,84**	7,11	**4,70**	3 пуска и 4 с	**5,00**	106	**4,86**	**4,78**
3. «ЗВЕРЬ»	106 (83)	**4,73**	7,63 (530)	118	30,58	**3,71**	8,19	**4,64**	7,00	**4,33**	3 пуска и 3 с	**4,83**	107	**5,00**	**4,55**
4. a-mega	104 (66)	**4,67**	7,74 (510)	117	31,15	**3,81**	8,00	**3,65**	6,98	**4,26**	3 пуска и 1 с	**4,48**	101	**4,14**	**4,17**
5. Bosch	102 (46)	**4,20**	7,50 (540)	109	26,49	**2,99**	8,02	**3,75**	7,10	**4,66**	3 пуска и 2 с	**4,65**	101	**4,14**	**4,06**
6. Mutlu	104 (81)	**4,67**	7,52 (510)	113	26,28	**2,95**	7,99	**3,60**	6,95	**4,16**	2 пуска и 9 с	**4,13**	104	**4,57**	**4,01**
7. Topla	104 (58)	**4,67**	7,50 (510)	108	24,79	**2,69**	7,93	**3,29**	6,90	**3,99**	3 пуска	**4,30**	105	**4,71**	**3,94**
8. EXIDE	101 (62)	**4,07**	7,51 (600)	111	30,17	**3,64**	7,83	**2,77**	6,69	**3,29**	3 пуска и 4 с	**5,00**	103	**4,43**	**3,87**
9. Gelios	103 (75)	**4,33**	7,68 (500)	109	27,47	**3,16**	7,95	**3,39**	6,91	**4,02**	2 пуска и 8 с	**3,96**	102	**4,29**	**3,86**
10 Tyumen Battery	108 (57)	**5,00**	7,51 (500)	129	29,22	**3,47**	7,78	**2,51**	6,43	**2,41**	3 пуска и 3 с	**4,83**	106	**4,86**	**3,85**
11. ZUBR	103 (67)	**4,33**	7,65 (500)	110	26,98	**3,08**	7,97	**3,49**	6,93	**4,09**	2 пуска и 8 с	**3,96**	101	**4,14**	**3,85**
12. AKTEX	102 (87)	**4,20**	7,70 (500)	110	28,05	**3,27**	7,94	**3,34**	6,89	**3,96**	2 пуска и 7 с	**3,78**	100	**4,00**	**3,76**
13. WESTA	97 (60)	**3,53**	7,36 (600)	95	23,26	**2,42**	7,82	**2,71**	6,57	**2,88**	2 пуска и 4 с	**3,26**	100	**4,00**	**3,13**
14. Hankook	101 (66)	**4,07**	7,32 (510)	102	20,60	**1,96**	7,85	**2,87**	6,08	**1,23**	2 пуска и 8 с	**3,96**	103	**4,43**	**3,09**
15. TAB	99 (52)	**3,80**	7,42 (510)	107	23,25	**2,42**	7,79	**2,56**	6,37	**2,21**	2 пуска и 2 с	**2,91**	95	**3,29**	**2,86**
16. Absolut	95 (52)	**3,27**	7,40 (520)	89	19,44	**1,75**	7,86	**2,92**	6,56	**2,85**	2 пуска и 2 с	**2,91**	96	**3,43**	**2,85**
17. Delphi	102 (46)	**4,20**	7,53 (450)	107	22,10	**2,22**	7,59	**1,52**	6,01	**1,00**	2 пуска и 5 с	**3,43**	102	**4,29**	**2,78**
18. Tyumen Batbear	102 (83)	**4,20**	7,37 (460)	102	19,28	**1,72**	7,51	**1,10**	6,26	**1,84**	2 пуска и 2 с	**2,91**	101	**4,14**	**2,65**
19. Daewoo	98 (90)	**3,67**	7,35 (535)	118	19,28	**1,72**	7,76	**2,40**	6,12	**1,37**	2 пуска и 1 с	**2,74**	98	**3,71**	**2,60**
20. Black Horse	98 (48)	**3,67**	7,17 (510)	109	19,51	**1,76**	7,80	**2,61**	6,17	**1,54**	1 пуск и 6 с	**1,87**	99	**3,86**	**2,55**
21. Moratti	98 (77)	**3,67**	7,29 (500)	93	18,00	**1,50**	7,76	**2,40**	6,03	**1.07**	2 пуска и 1 с	**2,74**	97	**3,57**	**2,49**
22. Gillette Magico	97 (80)	**3,53**	7,32 (510)	92	18,58	**1,60**	7,61	**1,62**	6,16	**1,50**	2 пуска и 3 с	**3,09**	97	**3,57**	**2,48**
23. Bars Silver	97 (64)	**3,53**	7,34 (500)	91	18,29	**1,55**	7,75	**2,35**	6,07	**1,20**	2 пуска и 1 с	**2,74**	95	**3,29**	**2,44**
24. Extra Start	100 (54)	**3,93**	7,33 (480)	94	18,00	**1,50**	7,54	**1,26**	6,07	**1,20**	2 пуска и 1 с	**2,74**	97	**3,57**	**2,37**
25. Lights of Nord	98 (59)	**3,67**	7,41 (480)	91	18,48	**1,58**	7,57	**1,41**	6,11	**1,34**	1 пуск и 4 с	**1,52**	98	**3,71**	**2,20**
26. AvtoSil	97 (74)	**3,53**	7,31 (480)	91	17,17	**1,35**	7,52	**1,16**	6,17	**1,54**	1 пуск и 3 с	**1,35**	95	**3,29**	**2,04**
27. Cobat Energy	81 (69)	**1,40**	7,51 (480)	97	21,09	**2,04**	7,61	**1,62**	6,14	**1,44**	1 пуск и 7 с	**2,04**	79	**1,00**	**1,59**
28. UNO	97 (53)	**3,53**	7,24 (480)	85	15,17	**1,00**	7,49	**1,00**	6,01	**1,00**	1 пуск и 1 с	**1,00**	94	**3,14**	**1,26**
29. ПАЗ	78 (54)	**1,00**	7,28 (470)	98	17,68	**1,44**	7,52	**1,16**	6,17	**1,54**	1 пуск и 2 с	**1,17**	79	**1,00**	**1,22**

**В скобках для справки приведена исходная резервная емкость батарей на момент приобретения.*

2 место — VARTA Blue Dynamic



Заявленный производитель .... не указан
Ориентировочная цена, руб. 3700
Заявленный ток, А .... 540 (EN)
Масса с электролитом, кг 14,48
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм .... 242×174×189
Газоотвод .... центральный

У «Варты» все оценки между 4 и 5. Заслуженное второе место.

1 место — MEDALIST 56077



Заявленный производитель .... Корея
Ориентировочная цена, руб. 3050
Заявленный ток, А .... 600 (EN)
Масса с электролитом, кг 14,08
Установочные размеры: длина × ширина × высота, мм .... 242×175×173
Газоотвод .... центральный

Корейская батарея выиграла четыре номинации. В активе самая высокая энергетика и лучшие токовые характеристики.

раз и характеризует приведенную энергию разряда.

Вводить весовые коэффициенты, повышающие значимость одного параметра по отношению к другому, мы умышленно не стали: все параметры признали равнозначными. В то же время приведенные нами цифры позволяют любому желающему составить свой собственный рейтинг. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ





Не идется и не едется, потому что гололедица

Результаты традиционных тестов шипованных и нешипованных 16-дюймовых шин представляет Сергей Мишин.

В споре за место в рейтинге зимних шин для российских условий сошлись «шиповки» и «скандинавки» из тех, что пользуются повышенным спросом на шинном рынке.

Для полноты картины мы дополнили наши обязательные упражнения торможением на мокром асфальте, каким он бывает в начале и конце зимы, а в больших городах – на всем ее протяжении.

Акцентируем внимание читателей на том, что тесты шипованных и нешипованных шин проводились в разное время и при разной температуре, поэтому сравнивать впрямую их результаты некорректно.

Масла Motul: защита на практике





Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,0 мм
Твердость резины по Шору*	59–61 ед.
Количество/выступание шипов*	136/0,9–1,4 мм
Масса шины	10,4 кг
Средняя цена	3000 руб.
Соотношение цена/качество	3,62

Несмотря на то что шипов у «Камы» больше всех, сцепные свойства на льду очень низкие: автомобиль трогается и разгоняется неуверенно, тормозит рывками. Поперечное сцепление самое слабое среди всех «шиповок». При переборе скорости машину сносит с намеченной траектории, она долго скользит. Особенно неприятно неожиданное проскальзывание и резкая потеря сцепления. Начало срыва невозможно спрогнозировать, понимаешь это, лишь когда автомобиль уже «поплыл».

На снегу разгон и торможение слабые, поперечное сцепление хуже всех, грань перехода в скольжение, как и на льду, не чувствуется.

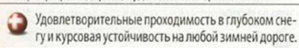
По заснеженной дороге машина идет ровно, однако, если бросить руль, норовит уйти в более глубокий снег. При корректировке курса велики углы поворота руля. Сугробы лучше преодолевать с интенсивным буксованием. Несомненное достоинство – уверенный выезд назад, если вперед пробиться не удалось.

Курсовая устойчивость на асфальте неплохая, но не хватает информативности на руле и мешают запаздывания при подруливании. Торможение на сухом и мокром асфальте хуже среднего.

Расход топлива средний при любой скорости.

Шипы излишне заглублены, что во многом объясняет низкие сцепные свойства на льду.

Очень сильно шумят, передают на автомобиль весь микропрофиль дороги, будто сильно перекачаны.



(+) Удовлетворительные проходимость в глубоком снегу и курсовая устойчивость на любой зимней дороге.

(–) Слабые сцепные свойства на льду и снегу, сложная управляемость на зимней дороге, низкий уровень комфорта.

828 балла

Подойдут для частично заснеженных и слегка обледенелых дорог.



Место изготовления	Республика Корея
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,4–9,5 мм
Твердость резины по Шору*	55–56 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,2–1,6 мм
Масса шины	10,3 кг
Средняя цена	3600 руб.
Соотношение цена/качество	4,29

«Щука» или «наконечник» – так переводится последнее слово в названии шин с рисунком протектора, схожим с часто копируемым Gislaved NF 3.

На льду сцепные свойства слабы, заставляют двигаться неспешно. При небольшом увеличении скорости автомобиль «не слышит» руля в повороте, теряет намеченную траекторию и протяжно скользит. Хорошо, что срывы и восстановления происходят довольно плавно.

На снегу шины тормозят и разгоняются увереннее, но поперечное сцепление намного хуже продольного. При малых углах поворота водителю мешает «пустой» руль, при больших – срывы в занос. Невозможно почувствовать начало скольжения.

По заснеженной дороге несут машину без замечаний. В глубоком снегу внатяг едут неохотно, а буксовать приходится с оглядкой, иначе можно закопаться.

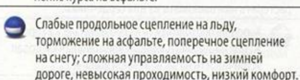
На асфальте немного запаздывают при подруливаниях. Тормозят по сухому и мокрому хуже остальных.

Неприятно шумят при любой скорости, из общего гула выделяются два рокочущих пика – при городских (40–60 км/ч) и загородных (90–110 км/ч) скоростях. Чувствительно встряхивают машину на неровностях.

Расход топлива средний при любой скорости.

Ошипованы аккуратно, но мелковато, дополнительные две-три десятых миллиметра выступания шипов улучшили бы сцепление на льду.

(+) Хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, удовлетворительные плавность хода и сохранение курса на асфальте.



(–) Слабые продольное сцепление на льду, торможение на асфальте, поперечное сцепление на снегу; сложная управляемость на зимней дороге, невысокая проходимость, низкий комфорт.

839 баллов

Подойдут для заснеженных и слегка обледенелых дорог.

*После проведения тестов.

ШИПОВАННЫЕ

Среди шипованных шин уже несколько лет подиум делят между собой Continental, Nokian и Michelin, не пуская чужаков в круг избранных. И этот год не стал исключением.

Названная тройка «шиповок» вновь лучшая на российских дорогах: у каждой более 900 баллов. Первое место у Nokian Hakkapeliitta 7, наиболее подходящей для активных водителей. Но она же, увы, самая дорогая

8 место Bridgestone Ice Cruiser 5000




Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,8–9,9 мм
Твердость резины по Шору*	59–60 ед.
Количество/выступание шипов*	120/0,8–1,0 мм
Масса шины	10,7 кг
Средняя цена	4600 руб.
Соотношение цена/качество	5,43

Модель уходит в историю, уступая место новинке IC 7000, но пока успешно продается.

Эти шины никогда не были сильны на льду: неохотный разгон, торможение хуже среднего, откровенно слабое поперечное сцепление и вялые реакции. Тем не менее при умеренной скорости ведут себя вполне адекватно. Проблема лишь одна: угадать эту скорость. Поехал чуть быстрее – углы поворота руля и время реакции машины значительно увеличиваются, она начинает размазывать траекторию и выходит из-под контроля.

На снегу углы поворота руля меньше, но поведение нестабильно, снос передка в начальной фазе поворота и занос на дуге постоянного радиуса. В обоих случаях небольшой перебор скорости приводит к долгим скольжениям. Тормозят хуже остальных, переставку выполняют на самой низкой скорости, наравне с «Камой».

По снежной дороге прямую держат уверенно. Не боятся глубоких снежных переметов на дороге, преодолевая их без напряжения.

На чистом асфальте нравятся информативным рулем и четким выполнением команд подруливания.

Торможение на асфальте любого состояния среднее.

Недостаточно комфортны: протектор издает почти вертолетный гул, а шины передают толчки от любых дорожных неровностей на кузов, а также вибрации на полик и рулевое колесо.

Расход топлива повышенный при любой скорости.

Ошиповка очень качественная по разбросу (не более 0,2 мм), но несколько мелковата. И шипов на десяток меньше, чем у шин других марок.


Хорошие курсовая устойчивость на любом покрытии, проходимость в глубоком снегу.


Скромные сцепные свойства на льду и снегу, сложная управляемость на зимней дороге, повышенный расход топлива при 90 км/ч.

847 баллов

Подойдут для любых зимних дорог.

7 место Cordiant Sno-Max



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,9–9,3 мм
Твердость резины по Шору*	51–53 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,7–2,1 мм
Масса шины	11,1 кг
Средняя цена	3100 руб.
Соотношение цена/качество	3,62

Отечественные шины; в отличие от «Камы», по количеству шипов соответствуют европейским нормам.

Разгоняются и тормозят на льду средне, а вот в повороте заставляют быть осторожным: поперек держат заметно хуже, чем в продольном направлении. Требуют размашистой амплитуды руления, а на дуге виража не покидает ощущение, будто машина поворачивает не за счет поворота передних колес, а из-за увода задних.

На снегу баланс «вдоль-поперек» меняется. Самые слабые разгон и торможение сочетаются со средним уровнем поперечного сцепления. При рулении великоваты углы поворота баранки, скольжения чуть дольше, чем у грандов, хотя остаются в пределах разумного.

Курс на снегу держат четко, но большие углы подруливания осложняют его корректировку. Снежных заносов и сугробов не боятся: уверенно стартуют, двигаются и поворачивают, надежно выбираются задним ходом.

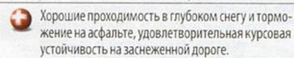
На асфальте плавают, руль при этом «пустой», поворачивать его приходится на значительные углы.

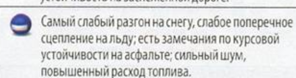
На сухом асфальте тормозят средне, на мокром лучше среднего.

Сильно шумят на асфальте протектором и шипами и подвывают на плотном снегу. Передают вибрации от мелких дорожных неровностей и толчки от дорожных стыков.

Что касается расхода топлива, самые ненасытные в тесте.

Качество ошиповки: разброс выступания небольшой (0,4 мм), но торчат шипы все же высоко, есть риск растерять или выломать из них сердечники.


Хорошие проходимость в глубоком снегу и торможение на асфальте, удовлетворительная курсовая устойчивость на заснеженной дороге.


Самый слабый разгон на снегу, слабое поперечное сцепление на льду; есть замечания по курсовой устойчивости на асфальте; сильный шум, повышенный расход топлива.

856 баллов

Годятся для любых зимних дорог.

6 место Vredestein Arctrac



Место изготовления	Нидерланды
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,6–9,3 мм
Твердость резины по Шору*	59–61 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,4–1,8 мм
Масса шины	9,5 кг
Средняя цена	3700 руб.
Соотношение цена/качество	4,29

Особенность шины – малая масса, уживающаяся с повышенной грузоподъемностью.

На льду продольные сцепные свойства слабые, а поперечные – средние. Проскальзывают при старте, затягивая процесс разгона; машину останавливают хуже всех. При этом на круге показывают средние результаты, хотя в поворотах отнюдь не вселяют уверенности: то цепляются, то срываются. Резко восстанавливаются, неприятно дергая машину. Скольжений не любят.

На снегу разгоняются скромно, тормозят и поворачивают средне.

Машина на них четко управляется, но только до начала скольжений, в которые переходит неожиданно для водителя. Дело заканчивается размашистым заносом.

По заснеженной прямой движутся ровнехонько, без замечаний.

Глубокий снег преодолевают неуверенно, поворачивают неохотно, но назад выбираются неплохо.

На асфальте понравились четким курсом и понятным «нулем».

Тормозят хорошо, а на сухом покрытии – очень хорошо, практически наравне с «Гудиером». На мокром показывают средние результаты.

Шумят и потряхивают машину, озвучивая асфальтовые неровности, громко шуршат на плотном снегу.

При скорости 90 км/ч расход топлива средний, при 60 км/ч – повышенный.

Ошиповка качественная и по выступанию шипов, и по разбросу.

(+) Хорошее торможение на сухом и мокром асфальте, достойная курсовая устойчивость на любой зимней дороге.

(–) Слабые продольные сцепные свойства на льду и разгон на снегу; повышенные шум и расход топлива, низкий уровень комфорта.

862 балла

Подойдут в первую очередь для заснеженных и слегка обледенелых дорог.

и самая невыгодная: соотношение цена/качество равно 6,24. Совсем рядом, с разницей менее чем в полпроцента, русская версия Michelin X-Ice North 2: хладнокровная, уверенная и недорогая, цена/качество – 5,51. Continental, чуть припоздав с презентацией новинки ContiIceContact, бросил в прорыв своего вассала Gislaved Nord Frost 5 (цена/качество – 5,15), слегка нарастив ему шипы. Тот не подвел и отвоевал сеньору третье место, причем отстал от лидера менее чем на 2%.

Pirelli и Goodyear изо всех сил старались составить конкуренцию первой

5 место Goodyear Ultra Grip Extreme



Место изготовления	Польша
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,4–9,7 мм
Твердость резины по Шору*	52–54 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,6–2,0 мм
Масса шины	10,6 кг
Средняя цена	4500 руб.
Соотношение цена/качество	5,09

Разгон и поперечное сцепление на льду средние, торможение получше. Каждый поворот руля при скорости выше 30 км/ч вызывает легкий подруливающий занос. Если при этом сбросить газ, занос усилится и потребует корректировки рулем.

На снегу все характеристики тоже не ниже среднего. В поворотах автомобиль управляется четко, предел ограничен сносом передка. Однако во втором коридоре переставки уже при небольшой скорости начинается занос. Удержать автомобиль в узде и достичь высоких результатов можно только с помощью электронного помощника или упреждающих действий водителя.

Курсовая устойчивость на заснеженной дороге четкая, без замечаний.

Снежные переметы не для этих шин. По сугробам лучше двигаться только внатяг, иначе встанешь, а то и закопаешься.

На асфальте по прямой идут ровно, но запаздывают с подруливаниями. Зато тормозят лучше всех, причем и на мокром, и на сухом (в этом практически наравне с «Фредештайном»).

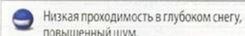
Гудят протектором, а вот шум шипов – отдельная статья. Воют на большой скорости и отчетливо хрустят на малой. Потряхивают машину на мелких и средних неровностях.

Катятся неплохо, потому топливо расходуют средне.

По качеству ошиповки сравнимы с «Кордиантом»: разброс в разумных пределах, но выступание на грани максимально допустимого.



Хорошее торможение на льду, лучшее – на сухом и мокром асфальте; хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге.



Низкая проходимость в глубоком снегу, повышенный шум.

884 балла

Лучше других подойдут для городов с очищенными улицами.

4 место Pirelli Winter Carving Edge





Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,2–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	52–54 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,6–1,9 мм
Масса шины	9,9 кг
Средняя цена	4500 руб.
Соотношение цена/качество	5,06

Льда, как и «Гудиер», не боятся. Разгоняются, тормозят и поворачивают уверенно. На дуге постоянного радиуса предельная скорость не вызывает ярко выраженного сноса или заноса, поворачиваемость автомобиля близка к нейтральной. На ледяном кольце скорость ограничена мягким сносом-заносом. Это позволяет менять кривизну поворота сбросом либо добавлением газа.

На снегу тоже работают вполне добросовестно: в торможении, разгоне и на переставке показывают средние результаты. Поведение четкое, понятное, без замечаний, с элементом «зажигания» – провоцируют на активную езду.

По заснеженной дороге идут ровно, четко откликаясь на подруливания.

Глубокий снег лучше преодолевать с легким буксованием, но без излишнего усердия, иначе можно закопаться.

Асфальтовую прямую держат по-летнему цепко, торможение на мокром покрытии среднее, на сухом выше среднего.

Досаждают хрипяще-подвывающим хрустом шипов. Ощутимо потряхивают на любых неровностях, вплоть до мелких.

Расход топлива при 60 км/ч средний, при 90 км/ч повышенный.

Ошиповка удовлетворительная по всем параметрам.



Ровные сцепные свойства на снегу и льду, хорошее торможение на сухом асфальте; уверенная управляемость и хорошая курсовая устойчивость на любой зимней дороге.



Незначительные замечания по проходимости в глубоком снегу, повышенный расход топлива при 90 км/ч, низкий уровень комфорта.

889 баллов

Азартные шины для любых зимних дорог.

тройке, но та в очередной раз успешно отбила атаку. Итак, на четвертом месте «зажигалка» Pirelli Winter Carving Edge, на пятом – интеллигентный Goodyear Ultra Grip Extreme. По соотношению цена/качество обе шины практически равноценны: 5,06 и 5,09 соответственно.

Шестую и седьмую строчки заняли крепкие хорошисты – голландский Vredestein Arctrac (862 балла, це-

3 место Gislaved Nord Frost 5



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,8–9,1 мм
Твердость резины по Шору*	49–51 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,7–2,0 мм
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	4700 руб.
Соотношение цена/качество	5,15

Отличаются от прошлогодних чуть увеличенным размером твердой вставки шипов.

Открывают категорию премиум-шин. Лучшие торможение и поперечное сцепление, очень хороший разгон на льду. В поворотах ведут себя очень уверенно, в пределе скорость ограничивает легкий занос, требующий небольшой корректировки.

На снегу тоже держатся достойно: очень хорошее торможение, хороший разгон и средние поперечные сцепные свойства. Претензий к управляемости автомобиля, его поведению и понятности реакций нет. Хорошо управляется даже в скольжениях.

Упрямо держат курс на заснеженной дороге. В глубоком снегу, правда, ведут себя не очень уверенно.

На асфальте напоминают «Гудиер»: чуть запаздывают с реакцией на корректировку курса.

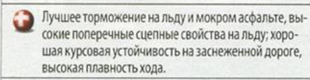
В торможении на мокром асфальте лучшие (наравне с «Гудиером»), на сухом – вполне достойный средний результат.

Шумят, очень отчетливо хрустят шипами, особенно при небольшой скорости.

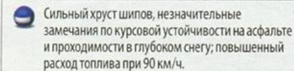
Передают на кузов толчки от единичных неровностей.

Расход топлива повышенный при любой скорости.

Ошиповка: разброс выступания в разумных пределах, но само выступание неплохо было бы чуть уменьшить – ради долговечности шипов.



Лучшее торможение на льду и мокром асфальте, высокие поперечные сцепные свойства на льду; хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, высокая плавность хода.



Сильный хруст шипов, незначительные замечания по курсовой устойчивости на асфальте и проходимости в глубоком снегу; повышенный расход топлива при 90 км/ч.

913 баллов

Лучше других подойдут для гололеда.

2 место Michelin X-Ice North 2



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,0–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	51–54 ед.
Количество/выступание шипов*	128/1,3–1,7 мм
Масса шины	9,5 кг
Средняя цена	5100 руб.
Соотношение цена/качество	5,51

Приятная особенность этих шин, вселяющих уверенность в безопасности на любой дороге, – хорошо сбалансированные продольные и поперечные сцепные качества. Отметим хорошее торможение на льду (несмотря на классические круглые шипы), средний разгон и очень хорошее поперечное сцепление. На дуге виража при сбросе газа слегка подкручивают машину, помогая прописать поворот.

На снегу отличные сцепные свойства: самый короткий тормозной путь, интенсивный разгон и рекордная скорость на переставке. Стабильное поведение и четкие реакции даже в скольжениях. При переборе скорости мягко скользят боком, интенсивно сбрасывая скорость.

Лучше других держат заснеженную дорогу, чутко реагируют на действия рулем. Глубокий снег преодолевают уверенно, позволяя совершать любые маневры

Хороши на асфальте: четко держат заданное направление, без задержек реагируют на действия рулем. Торможение на сухом покрытии среднее, а вот на мокром шины пасуют: самый слабый результат.

Фыркающий шум на дорогах с твердым покрытием. Немного потряхивают машину на дорожных микронеровностях.

Самые экономичные (наравне с «Нокиан») при любой скорости.

Ошиповка очень качественная, дает основания полагать, что шипы прослужат долго.

Лучшие торможение и поперечные сцепные свойства на снегу; отличные курсовая устойчивость на заснеженной дороге и проходимость; уверенная управляемость на зимней дороге; хорошие сцепные свойства на льду и торможение на сухом асфальте; низкий расход топлива.

Слабое торможение на мокром асфальте, небольшие замечания по плавности хода и шумности.

926 баллов

Лучше других справятся с заснеженными дорогами. Экономичны.

1 место Nokian Hakkapeliitta 7





Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	53–54 ед.
Количество/выступание шипов*	128/1,4–1,7 мм
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	5800 руб.
Соотношение цена/качество	6,24

От уверенности до агрессивности один шаг.

Все ледовые характеристики, включая время прохождения круга, лучше средних, а разгон самый лучший. Тем не менее возникает чувство, что шины разгоняются и тормозят лучше, чем поворачивают. Поведение в поворотах на льду понятное и прогнозируемое, в пределе легкий помогающий занос.

На снегу очень хорошее торможение (лучше только у «Мишлена»), лучший разгон, второй результат на переставке. Хорошо управляются даже в скольжениях, без задержки реагируют на доворот руля, за счет этого вписываются в поворот, казалось бы, немыслимой крутизны. Все это провоцирует на быструю езду, поэтому нужно честно оценивать уровень своего мастерства.

Четко следуют заданному курсу на заснеженной дороге.

В глубоком снегу все делают легко и непринужденно, не опасаясь ни остановок, ни стартов с буксованием, ни крутых поворотов.

На асфальте немного плавают из стороны в сторону. Тормозят по сухому покрытию средне, а вот на мокром показывают самый скромный результат.

Шелестят шипами и протектором, потряхивают машину на мелких неровностях.

Экономичны при любой скорости.

Ошипованы очень качественно, проблем из-за выпадения шипов не предвидится.



Лучшие в разгоне на снегу и льду; высокие сцепные свойства, заводная управляемость, отменная проходимость, хорошая устойчивость на заснеженной дороге; низкий расход топлива.



Слабое торможение на сухом асфальте; незначительные замечания по курсовой устойчивости на асфальте, плавности хода и шумности.

929 баллов

Экономичные универсальные шины – и для заснеженных, и для обледенелых дорог.

на/качество – 4,29) и отечественный Cordiant Sno-Max (856 баллов и 3,62).

Чуть отстав, рядом с планкой 840 баллов, Bridgestone Ice Cruiser 5000 (цена/качество – 5,43) и корейская «зимняя щука» Hankook Winter i-Pike, явно конкурирующая с «Фредештайном», поскольку соотношение цена/качество у них одинаковое. Замыкает десятку нижнекамская новинка Kama Euro 519 со скромным результатом 828 баллов (цена/качество – 3,62, как у «Кордианта»), оказавшаяся не столь сильной, как ожидалось. Будем надеяться на скорую модернизацию.

Шины 16"	Тормозной путь (50–5 км/ч) на льду (−15°C), м	Баллы	Тормозной путь (50–5 км/ч) на снегу (−15°C), м	Баллы	Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте, м	Баллы	Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте, м	Баллы	Время разгона (2–40 км/ч) на льду (−15°C), с	Баллы
1 Nokian HKPL 7	39,2	117,9	24,5	107,8	35,4	95,2	52,4	85,4	[illegible]	40
2 Michelin XIN 2	40,9	113	24,0	110	36,2	93,1	50,8	88,1	7,1	32,1
3 Gislaved Nord Frost 5	38,5	120	24,7	106,9	33,8	99,7	51,7	86,5	6,3	36,1
4 Pirelli Winter Carving Edge	41,9	110,2	25,3	104,3	35,1	96	50,9	87,9	7,3	31,2
5 Goodyear Ultra Grip Extreme	40,9	113	26,0	101,5	34,7	100	49,7	90	6,9	33
6 Vredestein Arctrac	49,6	93,1	25,9	101,9	34,1	98,8	49,8	89,8	8,6	26,5
7 Cordiant Sno-Max	43,6	106	26,6	99,2	34,0	99,1	50,7	88,2	7,4	30,8
8 Bridgestone Ice Cruiser 5000	45,4	101,8	27,0	97,8	35,5	94,9	51,6	86,7	8,4	27,1
9 Hankook Winter i-Pike	47,3	97,7	26,0	101,5	36,1	93,4	52,2	85,7	8,5	26,8
10 Kama Euro 519	46,5	99,4	26,5	99,6	35,5	94,9	51,4	87	9,4	24,3
Коэффициент значимости		12		11		10		9		4

Шины 16"	Время разгона (2–40 км/ч) на снегу (−15°C), с	Баллы	Время прохождения ледового круга внатяг (−10...12°C), с	Баллы	Скорость при переставке (−5...6°C), км/ч	Баллы	Расход топлива на V передаче при скорости 60 км/ч, л/100 км	Баллы	Расход топлива на V передаче при скорости 90 км/ч, л/100 км	Баллы
1 Nokian HKPL 7	4,7	30	23,2	98,7	45,5	88,1	4,3	30	6,4	40
2 Michelin XIN 2	5,0	28,2	23,4	97,9	46,5	90	4,3	30	6,4	40
3 Gislaved Nord Frost 5	5,3	26,6	22,9	100	44,0	85,2	4,5	28,7	6,7	38,2
4 Pirelli Winter Carving Edge	5,2	27,1	24,0	95,4	43,5	84,2	4,4	29,3	6,7	38,2
5 Goodyear Ultra Grip Extreme	5,4	26,1	24,1	95	44,5	86,1	4,4	29,3	6,6	38,8
6 Vredestein Arctrac	5,6	25,2	24,2	94,6	43,5	84,2	4,5	28,7	6,5	39,4
7 Cordiant Sno-Max	5,7	24,7	25,0	91,6	43,0	83,2	4,6	28	6,7	38,2
8 Bridgestone Ice Cruiser 5000	5,6	25,2	25,0	91,6	41,0	79,4	4,5	28,7	6,7	38,2
9 Hankook Winter i-Pike	5,4	26,1	24,1	95	41,5	80,3	4,4	29,3	6,5	39,4
10 Kama Euro 519	5,5	25,6	25,6	89,5	41,0	79,4	4,4	29,3	6,5	39,4
Коэффициент значимости		3		10		9		3		4

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость	Удобство управления разгоном	Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
			шум	плавность хода	на снегу	на асфальте	
1. Nokian HKPL 7	8/48	8/8	7/21	7/14	8/32	7/28	9/45
2. Michelin XIN 2	8/48	8/8	7/21	7/14	9/36	8/32	9/45
3. Gislaved Nord Frost 5	8/48	8/8	6/18	8/16	8/32	7/28	7/35
4. Pirelli Winter Carving Edge	8/48	8/8	6/18	6/12	8/32	8/32	7/35
5. Goodyear Ultra Grip Extreme	7/42	7/7	6/18	7/14	8/32	7/28	6/30
6. Vredestein Arctrac	7/42	7/7	6/18	7/14	8/32	8/32	7/35
7. Cordiant Sno-Max	6/36	7/7	6/18	7/14	7/28	6/24	8/40
8. Bridgestone Ice Cruiser 5000	6/36	6/6	6/18	6/12	8/32	8/32	8/40
9. Hankook Winter i-Pike	6/36	6/6	6/18	7/14	8/32	7/28	6/30
10. Kama Euro 519	6/36	6/6	5/15	6/12	7/28	7/28	7/35
Коэффициент значимости	6	1	3	2	4	4	5





Вне зачета Continental ContiIceContact



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	53–55 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,3–1,6 мм
Масса шины	9,5 кг
Средняя цена	5300 руб.

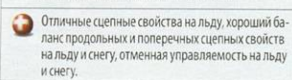
Эти шины были представлены публике уже после завершения наших «белых» тестов. Но мы нашли возможность сравнить их с победителем теста Nokian HKPL 7 в Новой Зеландии, где в июне зима в самом разгаре. Арендовали такой же «Гольф VI», на каком проводили собственные тесты, но не смогли найти асфальтовых дорог, потому дуэль состоялась только на льду и снегу. Однако для первого знакомства и выявления способностей новинки этого достаточно.

На льду разгоняются и тормозят практически наравне с Nokian, а вот в поперечном сцеплении просто на голову выше: разница более 8% в пользу немецкой новинки. Управляемость выше всяких похвал, реакции на поворот руля четче, поведение более стабильное – в пределе машина лишь слегка поскальзывается задней осью. И это на очень скользком льду, где «Нокиан» ведет себя как середнячок: не блещет информативностью на руле и стабильностью поведения – срывается то в снос, то в занос и скользит дольше, чем хотелось бы.

На снегу разница почти та же, тормозной путь и время разгона сопоставимы с нокиановскими, но управляемость, как и на льду, лучше, чем у «семерки». Баранка наполнена информативностью на прямой, четкие реакции и понятное поведение в повороте. Шины втягивают автомобиль в повороты без намека на снос. HKPL 7 на той же трассе менее информативны, дают периодически возникающий снос при входе в поворот и более активный занос на дуге.

В глубоком снегу «немцы» немного проигрывают «финнам»: неуверенно трогаются, требуя добавления газа, но при интенсивной пробуксовке норовят закопаться.

Ошиповка качественная и стабильная.



(+) Отличные сцепные свойства на льду, хороший баланс продольных и поперечных сцепных свойств на льду и снегу, отменная управляемость на льду и снегу.

(–) Небольшие замечания по проходимости в глубоком снегу.

Придадут уверенности на заснеженных и обледенелых дорогах.

7 место Kama Euro 519



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,0 мм
Твердость резины по Шору*	59–60 ед.
Масса шины	10,1 кг
Средняя цена	2900 руб.
Соотношение цена/качество	3,49

Эти шины предназначены под ошиповку, но сплошь и рядом продается и «лысый» вариант – не лучшее решение для обледенелых и заснеженных дорог.

На льду сцепные свойства хуже, чем у всех настоящих нешипованных шин. Разгон затянутый, торможение малоэффективное, рывками. В поворотах большие углы поворота руля, запаздывающие реакции, затянутые скольжения, в пределе снос передка и значительное распрямление траектории.

На снегу торможение весьма слабое – хуже лишь «Фредештайн»; разгон посредственный, как и у «Мишлена»; на переставке предельная скорость и поведение хуже, чем у остальных. Замечания практически те же, что и на льду: недостаточная информативность на руле, большие углы его поворота, затянутые скольжения.

На заснеженной прямой машину тянет в сторону более глубокого снега, корректировку курса осложняют большие углы поворота рулевого колеса.

В глубоком снегу поворачивают лучше, чем едут прямо, так что при необходимости можно двигаться галсами. На асфальте немного плавают в пределах полосы и опаздывают при подруливаниях. Тормозят здорово. На мокром покрытии показывают лучшие результаты, на сухом – выше среднего.

Одна из причин: резина жестче, чем у других. Недостаточно комфортны: сильно шумят, периодически подвывают и ощутимо встряхивают машину. Расход топлива при 60 км/ч великоват, при 90 км/ч средний.

(+) Лучшее торможение на мокром асфальте, удовлетворительные курсовая устойчивость на любой дороге и проходимость в глубоком снегу.

(–) Самые слабые сцепные свойства на льду, торможение и поперечное сцепление на снегу; проблемная управляемость, низкий уровень комфорта.

830 баллов

Подойдут для неспешной езды по асфальтовым, слегка заснеженным дорогам.

6 место Vredestein Nord-Trac



Место изготовления	Голландия
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,7–9,1 мм
Твердость резины по Шору*	47–48 ед.
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	3500 руб.
Соотношение цена/качество	4,11

На льду сцепные свойства оставляют желать лучшего; торможение и разгон очень слабые (хуже только у «Камы»). Однако на ледовом круге держатся в середняках, скрипят, как другие «скандинавки». Тем не менее поведение машины прогнозируемо, без неожиданностей и проблем. При достижении предельной скорости она начинает мягко сползать наружу, распрямляя траекторию.

На снегу показывают себя примерно так же. В торможении хуже всех, поперечное сцепление слабое, разве что разгон средний. При разгоне хорошо чувствуется, как электроника удерживает шины от пробуксовки. Маневрирование осложняют увеличенные углы поворота руля. В поворотах предельная скорость приводит к легкой избыточной поворачиваемости.

На заснеженной прямой при равномерном движении и сбросе газа машина немного рыскает, в легком разгоне идет гораздо четче. Сугробов не любят, лучше преодолевать их ходом, без остановок и не крутить рулем без надобности. Буксовать не рекомендуется, иначе можно закопаться.

По асфальту идут ровно, но запаздывают при корректировке направления. Торможение на асфальте тоже не блестящее, и на мокром, и на сухом тормозят слабо.

Громко шуршат протектором на шершавом асфальте, на высокой скорости подвывают в поворотах, хлопают на неровностях. Крупные неровности проходят неприятно жестко. Расход топлива при 60 км/ч средний, при 90 км/ч повышенный.

(+) Удовлетворительные управляемость на зимней дороге, курсовая устойчивость, уровень комфорта.

(–) Самое слабое торможение на снегу; слабые продольные сцепные свойства на льду и торможение на асфальте любого состояния; посредственная проходимость, повышенный расход топлива при 90 км/ч.

852 балла

Подойдут для неспешной езды по частично заснеженным дорогам.

НЕШИПОВАННЫЕ

Собранные в тесте нешипованные шины, они же «липучки» или «скандинавки», уже известны нашим читателям. Они обновлены два-три года назад, исключение составляют долгожитель Vredestein Nord-Trac и новинка Goodyear Ultra Grip Ice+.

Результаты лидеров легли кучно – в интервале от 899 до 924 баллов. Первые пять и вовсе различаются не более чем на 3%. Но характеры у них разные, и каждая шина в нашем тесте установила собственный рекорд, а то и несколько.

Читателю при выборе стоит ориентироваться не на общий результат, а на индивидуальные пристрастия

5 место Goodyear Ultra Grip Ice+



Место изготовления	Словения
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,0–10,0 мм
Твердость резины по Шору*	50–51 ед.
Масса шины	9,2 кг
Средняя цена	4900 руб.
Соотношение цена/качество	5,45

Новинка компании, попавшая, по сути, в категорию премиум-шин.

У нее нет заметного предпочтения к покрытию, за исключением асфальта. На любой дороге шины демонстрируют довольно ровный характер и схожее поведение.

На льду и продольное, и поперечное сцепление среднее. В момент трогания легко сорвать колеса в пробуксовку, поэтому давить на газ нужно аккуратно.

На снегу торможение и разгон тоже средние, а скорость на переставке «выскакивает» в лидирующие. Отчасти это заслуга электроники (на «Гольфе» она неотключаемая). Занос во втором коридоре начинается рано, но ESP попросту не дает ему развиваться. То же происходит и во время разгона: как и на «Фредештайне», хорошо чувствуется, что электроника душит двигатель, иначе шины сорвутся в пробуксовку.

На заснеженной дороге все ровно, без замечаний.

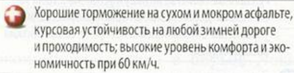
В глубоком снегу ведут себя уверенно, легко маневрируют, при буксовании не закапываются.

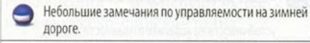
На асфальте при смене курса чувствуется легкое подруливание задней оси.

Торможение не рекордное, но весьма эффективное и на мокром асфальте, и (особенно!) на сухом.

Комфортны: негромко шуршат протектором, катятся по дороге мягко.

При 60 км/ч топливо расходуется экономично, по этому показателю составляют конкуренцию «Мишлену». Однако при 90 км/ч расход увеличивается до среднего.


Хорошие торможение на сухом и мокром асфальте, курсовая устойчивость на любой зимней дороге и проходимость; высокие уровень комфорта и экономичность при 60 км/ч.


Небольшие замечания по управляемости на зимней дороге.

899 баллов

Проявят свои лучшие качества в городе и пригороде, не спасуют на заснеженной и обледенелой дороге.

4 место Continental ContiVikingContact 5



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,4 мм
Твердость резины по Шору*	44–46 ед.
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	5500 руб.
Соотношение цена/качество	6,04

Лидер нашего теста двухлетней давности. На этот раз результаты скромнее. Видимо, повлияло новое упражнение «торможение на мокром асфальте». Тем не менее слабостей на снегу и льду не обнаружено, удерживаются в категории премиум-шин (более 900 баллов).

На льду разгоняются и тормозят в первой четверке, а на круге показывают лучший результат. Пищат, скрипят, будто вместо льда под колесами мокрый бетон, но держат! При маневрировании повороты руля довольно велики.

На снегу чувствуют себя гораздо увереннее: лучший разгон, очень хорошее торможение и средний результат на переставке. Как и на льду, углы поворота баранки великоваты. Курс на заснеженной дороге довольно четкий, на корректировку направления откликаются без промедления.

Глубокий снег преодолевают уверенно в любом режиме.

На асфальтовой прямой слегка плавают в пределах полосы. Неплохо останавливаются на сухом асфальте, зато на мокром пасуют, тормозя хуже всех. Сцепление на мокрой дороге шинники считают антиподом сопротивления качению. Здесь, как и у «бриджа», ни «мокрого» сцепления, ни экономии топлива.

По комфорту сравнимы с «Мишленом»: тихие и плавные.

Расход топлива при 60 км/ч средний, при 90 км/ч повышенный.


Хорошие сцепные свойства на снегу, разгон и поперечное сцепление на льду, проходимость; высокий уровень комфорта.


Самое слабое торможение на мокром асфальте; небольшие замечания по курсовой устойчивости и управляемости на зимней дороге; повышенный расход топлива при 90 км/ч.

910 баллов

Комфортные снеговые шины, не подведут на гололеде и сухом асфальте.

и предпочтения и, безусловно, учитывать перечисленные нами достоинства и недостатки.

Русская Nokian Hakkapeliitta 7 установила рекорды в торможении и разгоне на снегу и при этом продемонстрировала худшее торможение на сухом асфальте. Она остается на рынке самой дорогой: цена/качество – 6,16. Наиболее привлекательная по этому параметру Bridgestone Blizzak WS60 (4,99) – лучшая по про-

3 место — Michelin X-Ice 2



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,3 мм
Твердость резины по Шору*	50–52 ед.
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	5000 руб.
Соотношение цена/качество	5,44

Уверенно чувствуют себя на «белых» дорогах и бездорожье. Провалов нет, за исключением слабого разгона на снегу.

На льду не блещут, но держатся уверенно: тормозят и разгоняются активно, на круге делят второй результат с «Нокиан». В отличие от «бриджа», подкупают сбалансированностью сцепления «вдоль-поперек». Четкие реакции, плавные переходы в скольжения – в общем, ведут себя понятно и надежно.

На снегу характеристики не лидирующие: в торможении худшие из первой четверки, на переставке тоже четвертый результат, разгон самый слабый.

При добавлении газа активно ввинчиваются в поворот, а на сбросе слегка распрямляют траекторию.

Заснеженную дорогу держат без замечаний.

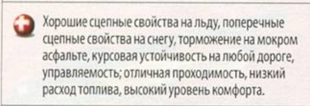
В глубоком снегу ведут себя уверенно. Даже при интенсивном буксовании всплывают, идут вперед, не стремясь закопаться, не боятся буксования.

По асфальту идут без замечаний, даже на малые повороты руля реагируют без промедления, практически как летние шины.

На сухом асфальте тормозят лучше среднего, на мокром – очень хорошо.

Комфортны, шум и плавность хода без замечаний.

Экономичны при любой скорости, но катятся чуть хуже, чем «Нокиан».



(+) Хорошие сцепные свойства на льду, поперечные сцепные свойства на снегу, торможение на мокром асфальте, курсовая устойчивость на любой дороге, управляемость; отличная проходимость, низкий расход топлива, высокий уровень комфорта.

(–) Скромный разгон на снегу; небольшие замечания по шуму и плавности хода.

919 баллов

Универсальные экономичные зимние шины.

2 место — Bridgestone Blizzak WS60



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	R/170 км/ч
Индекс грузоподъемности	91
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,8–9,0 мм
Твердость резины по Шору*	44–45 ед.
Масса шины	10,5 кг
Средняя цена	4600 руб.
Соотношение цена/качество	4,99

На «белых» покрытиях показывают выдающиеся результаты, но, увы, наряду с откровенно слабыми.

На льду отличное торможение и лучший разгон. Казалось бы, модель впору объявить ледовым лидером! Но слабое поперечное сцепление портит всю картину (медленнее ледяной круг проходит только «Кама»), заставляет осторожничать в поворотах. Шины, вселяющие уверенность при разгоне и торможении, в повороте заметно теряют сцепление.

Управление четкое, скольжения мягкие и понятные.

На снегу очень хорошее торможение и приличный результат на переставке, но разгон совсем слабый. Шины требуют аккуратности при трогание и только в движении готовы принять полный газ (похоже ведет себя «Нокиан»).

По заснеженной дороге идут лучше других, без промедления откликаются на корректировку направления.

Сугробы преодолевают легко, не боятся буксования, поскольку при этом не закапываются.

По асфальту идут четко, однако реакции, как у большинства зимних шин, слегка размазаны.

На сухой дороге тормозят лучше всех, мокрую не жалуют – результат хуже среднего.

Шумят, передают вибрации и легкий зуд от микронеровностей.

Самый высокий расход топлива при любой скорости.

(+) Лучшие продольные сцепные свойства на льду и торможение на сухом асфальте; хорошие торможение на снегу, курсовая устойчивость; высокая проходимость, понятная управляемость, низкий уровень шума.

(–) Слабое торможение на мокром асфальте, повышенный расход топлива при любой скорости.

922 балла

Универсальные шины, позволяющие лучше других тормозить везде, кроме мокрого асфальта.

1 место — Nokian Hakkapeliitta R



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	R/170 км/ч
Индекс грузоподъемности	94
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,2–8,4 мм
Твердость резины по Шору*	47–49 ед.
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	5700 руб.
Соотношение цена/качество	6,17

Практически одинаково сильны на снегу и на льду, ни одной слабой характеристики.

На ледовой поверхности очень хорошее торможение гармонирует с такими же поперечным сцеплением и разгоном. В повороте помогает легкий подкручивающий занос, хорошо управляются в скольжениях, мягко восстанавливают сцепление при выходе из скольжений.

На снегу все характеристики лучшие. Уверенное торможение, энергичный разгон, высокая скорость (на пару с «Гудиером») исполнения переставки и четкое поведение на ней. Допускают и прощают мелкие ошибки в управлении.

Уверенно держатся за заснеженную дорогу.

Сугробы и снежные переметы не страшны. Старт после остановки, повороты любой кривизны, выезд назад – все это выполняется без труда и специальных навыков.

На асфальте слегка плавают в пределах полосы.

На сухом асфальте тормозят слабо, на мокром средне. Похоже, для асфальта мало что осталось, все «силы» ушли на снег и лед.

По шумности замечаний нет. А вот к плавности хода можно придраться: единичные неровности отмечаются на кузове резкими толчками.

Ставят рекорд по топливной экономичности, опережая даже «Мишлен».

(+) Лучшие продольные сцепные свойства на снегу, хорошие поперечное сцепление на укатанном снегу, сцепные свойства на льду и устойчивость на заснеженной дороге; высокая проходимость, легкое управление автомобилем в повороте; самый низкий расход топлива.

(–) Худшее торможение на сухом асфальте; незначительные замечания по курсовой устойчивости на асфальте и плавности хода.

924 балла

Лучшие и наиболее экономичные шины для заснеженных и обледенелых дорог.

дольным сцепным свойствам на льду и торможению на сухом асфальте, но самая прожорливая, если оценивать расход топлива. Michelin X-Ice 2 – хорошо сбалансированная шина, показатели все высокие, за исключением разгона на снегу. У дорогого ContiVikingContact 5 (цена/качество – 6,04) лучшие результаты на ледовом круге и в разгоне на снегу, а в торможении на мокром асфальте он оказался худшим. Goodyear Ultra Grip Ice+ ровная по всем характеристикам шина, лучшая в переставке. Соотношение цена/качество (5,45) такое же, как у мишленовской покрышки, и, видимо, на рынке им предстоит конкурировать друг с другом. А вот звание самой



Шины 16"	Тормозной путь (50–5 км/ч) на льду (−20°C), м	Баллы	Тормозной путь (50–5 км/ч) на снегу (−20°C), м	Баллы	Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте, м	Баллы	Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте, м	Баллы	Время разгона (2–40 км/ч) на льду (−20°C), с	Баллы
1 Nokian HKPL R	28,9	110	21,8	110	42,0	94	50,8	85,4	5,3	39,2
2 Bridgestone Blizzak WS60	26,5	120	22,5	106,6	43,4	91	48,2	90	5,2	40
3 Michelin XI 2	29,3	108,5	23,5	102	40,5	97,5	49,9	86,9	5,3	39,2
4 Continental ContiViking-Contact 5	30,0	106	22,4	107,1	44,1	89,6	49,8	87,1	5,3	39,2
5 Goodyear Ultra Grip Ice+	31,8	100	23,4	102,5	40,7	97,1	49,2	88,2	5,3	39,2
6 Vredestein Nord-Trac	33,0	96,4	24,3	98,7	43,5	90,8	50,4	86,1	5,9	35,3
7 Kama Euro 519	34,1	93,3	24,0	100	39,5	100	49,5	87,6	6,4	32,5
Коэффициент значимости		12		11		10		9		4

Шины 16"	Время разгона (2–40 км/ч) на снегу (−20°C), с	Баллы	Время прохождения ледового круга внатяг (−15°C), с	Баллы	Скорость при переставке (−15°C), км/ч	Баллы	Расход топлива на V передаче при скорости 60 км/ч, л/100 км	Баллы	Расход топлива на V передаче при скорости 90 км/ч, л/100 км	Баллы
1 Nokian HKPL R	4,5	30	22,9	96,1	48,0	90	4,2	30	6,3	40
2 Bridgestone Blizzak WS60	4,7	28,7	25,0	88	46,0	86,2	4,5	28	6,6	38,2
3 Michelin XI 2	4,8	28,1	22,9	96,1	46,5	87,2	4,3	29,3	6,4	39,4
4 Continental ContiViking-Contact 5	4,5	30	22,0	100	47,0	88,1	4,4	28,6	6,6	38,2
5 Goodyear Ultra Grip Ice+	4,6	29,3	24,0	91,7	48,0	90	4,3	29,3	6,5	38,8
6 Vredestein Nord-Trac	4,6	29,3	23,3	94,4	45,0	84,4	4,4	28,6	6,6	38,2
7 Kama Euro 519	4,8	28,1	26,6	82,7	43,5	81,6	4,4	28,6	6,5	38,8
Коэффициент значимости		3		10		9		3		4

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость	Удобство управления разгоном	Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
			шум	плавность хода	на снегу	на асфальте	
1. Nokian HKPL R	8/48	8/8	8/24	7/14	8/32	7/28	9/45
2. Bridgestone Blizzak WS60	9/54	7/7	7/21	7/14	9/36	7/28	9/45
3. Michelin XI 2	8/48	8/8	8/24	8/16	8/32	8/32	9/45
4. Continental ContiVikingContact 5	8/48	8/8	8/24	8/16	8/32	7/28	8/40
5. Goodyear Ultra Grip Ice+	7/42	7/7	8/24	8/16	8/32	8/32	8/40
6. Vredestein Nord-Trac	7/42	7/7	7/21	7/14	7/28	7/28	6/30
7. Kama Euro 519	5/30	6/6	6/18	6/12	7/28	7/28	7/35
Коэффициент значимости	6	1	3	2	4	4	5

экономичной шины в борьбе Nokian Hakkapeliitta 7 и Michelin X-Ice 2 выиграла русско-финская шина.

Далеко не новый Vredestein Nord-Trac с 852 баллами заметно отстает от других. Даже по соотношению цена/качество, равному 4,11, видно, что ему уже не под силу конкурировать с более молодыми грандами.

Kama Euro 519 без шипов набрала 830 баллов. Вот вам пример нецелевого использования продукта, изначально созданного в шипованном варианте. По твердости резины нижнекамские шины ближе к «европейкам» (типа ContiWinterContact TS 830, Michelin Alpine, Pirelli Snowsport, Kumho KW17), а потому не могут на равных конкурировать со «скандинавками» на льду и снегу. Зато на чистом асфальте чувствуют себя весьма уверенно. **ЗР**

Вместе с автором шины тестировали Антон МИШИН, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Редакция выражает признательность всем компаниям, предоставившим шины для тестирования. Отдельное спасибо компании Nokian Tyres, оказавшей техническую поддержку.

Говорит и показывает

Термин «мультимедийное устройство» нынче на слуху. Что это такое и насколько доступны сегодня автогаджеты, разбирался Алексей Воробьев-Обухов.

Суть этого термина в возможности переваривать и воспроизводить несколько видов информации: аудио, видео, фото. На каком носителе они записаны, дело десятое, это может быть, к примеру, просто флешка. Не влияет на строгость определения и количество читаемых форматов. Иногда устройства высокого класса не понимают популярный MP3, доступный дешевым ресиверам. Мотив: неважное качество сжатого звука и его зачастую пиратский источник могут скомпрометировать имидж престижной марки.



SUPRA

Изделия этой японской фирмы появились на рынке в 1974 году, а россияне с ними познакомились в конце восьмидесятых. Конечно, с тех пор само производство постепенно мигрировало в Китай, но, как утверждают, контроль качества остался японский. Косвенно это подтверждается поставками штатных головных мультимедийных устройств на конвейеры «Тойоты», «Форда», «Фольксвагена». Однако мы начинаем обзор именно с этой фирмы потому, что она чуть ли не единственная из производителей автомобильной аудио- и видеотехники представила свою продукцию на ММАС-2010.

SWM-770

Ориентировочная цена – 9000 руб.

Модель из разряда однодиновых, с моторизованным монитором. Иными словами, места занимает мало, а экран большой – 7-дюймовый. Чтобы уберечь устройство от охотников до чужого добра, переднюю панель сделали съемной. Понимает форматы DVD/MPEG4/VCD/CD-DA/MP3/JPEG/WMA, при этом информация может быть записана хоть на диске, хоть на USB-флешке, хоть на карточке SD/MMC. Кроме того, есть аудиовход на передней панели (например, для подключения iPod).

Приемник с системой RDS ловит станции в диапазонах AM, FM и УКВ, выходная мощность встроенного усилителя 4×50 Вт, но для действительно высококачественного звучания предусмотрен 4-канальный линейный выход плюс отдельный выход для сабвуфера. Картинку с камеры заднего вида к мультимедиа, пожалуй, не отнесешь, но устройство готово принять и ее по отдельному входу и продемонстрировать на сенсорном мониторе (тач-скрин), с которого и управляют функциями и настройками. Впрочем, есть еще пульт ДУ, если слушатель решил насладиться музыкой, расслабившись на заднем сиденье.

ALPINE

Компания Alpine Electronics образована в Германии в 1978 году (ее предшественница Alps Motorola учреждена в 1967-м). Интересно, что еще в 1981 году компании удалось совместно с Honda Motor разработать первый в мире… автонавигатор Gyrocator. Нужные спутники тогда еще не летали, но маршрут на карте отслеживался с помощью автономной гироскопической системы. Продукция от Alpine относится к высшему ценовому сегменту, поэтому ей присущи функциональные возможности, которых лишены аппараты многих других фирм.

iXA-W404R

Ориентировочная цена – 28 000 руб.

Недешевая мультимедийная цифровая станция на любителя хорошего звука, а не гаджетов «всё в одном». Сама по себе она не может «крутить», скажем, CD, но способна управлять внешним чейнджером. Не имеет встроенного навигатора, но позволяет подключить внешний GPS-приемник. Телевизор на ней не посмотришь, зато можно вытащить видео с iPod. Продвинутый телефон соединяется с iXA-W404R по беспроводному интерфейсу Bluetooth, причем на экран (всего 4,3 дюйма по диагонали) выводится вся телефонная книга – нужный номер набираете прикосновением пальца. А можно и не отрывать рук от баранки: аппарат совместим со штатными кнопками на руле (если они, конечно, есть в вашем авто).

Сама картинка на мониторе в полной вашей власти, аппарат покажет ту информацию, которую закажете.

Ответом на вопрос, за что все-таки берут такие деньги, служат характеристики аудиоканала: коэффициент нелинейных искажений 0,008%, диапазон частот 5–20 000 Гц, отношение сигнал/шум 105 дБ, разделение каналов 85 дБ. Меломаны поймут смысл этих цифр. Ну и конечно, предусмотрена масса регулировок звучания, разбираться в которых будут, пожалуй, только искушенные ценители подобной аппаратуры.



MYSTERY

Фирма с американскими корнями знакома россиянам около восьми лет. Производство сегодня сосредоточено на заводах в Юго-Восточной Азии (Китай, Гонконг и т. д.). В 2006 году продукция получила звание «Товар года» в номинации «За инновации и качество в области автомобильной аудиотехники категории mass-market».

MMD-3002S
Ориентировочная цена – 4800 руб.

Обладателям хорошего зрения будет интересна однодиновая модель с 3-дюймовым экраном. Картинка на нем, конечно, меньше, но зато и цена вполне демократичная. Возможности полностью соответствуют заявленной мультимедийности: устройство понимает форматы DVD/VCD/CD-DF/MP3/MPEG4/JPEG, причем для него подойдут не только фирменные, «штампованные» диски, но и записанные самостоятельно на домашнем компьютере: поддерживаются болванки DVD±R/DVD±RW/CD-R/CD-RW. Нет диска – запустите музыку или видео с USB-флешки или карточки SD/MMC. Нет ничего?



Смотрите эфирное телевидение через встроенный тюнер или слушайте радио в диапазонах AM/FM/УКВ. Качество звука оптимизирует встроенный эквалайзер с предустановленными настройками «Поп», «Рок», «Классика» или внешний усилитель, для подключения которого предусмотрены четыре выхода плюс выход на сабвуфер.

Кстати, можно транслировать и изображение на два внешних монитора любого доступного размера: видеовыходы также в наличии.

Дополним описание возможностью подключения камеры заднего вида, дистанционного управления с пульта и ношения съемной откидной панели в кармане рубашки.

PIONEER

Компания создана в 1938 году. Ее тогдашнее название Fukuin Shokai Denki Seisakusho за пределами Японии произносили с трудом, и в 1961 году его заменили другим: Pioneer Electronic Corporation (впоследствии Pioneer Electronics). Фирма известна многочисленными изобретениями. Так, в 1975 году именно она выпустила первую в мире компонентную автомобильную стереосистему, первый автомобильный GPS-навигатор (1990 год), да и упоминаемый в этом обзоре формат записи DWD-RW разработан компанией Pioneer. Так что название нашли вполне соответствующее.



MVH-8200
Ориентировочная цена – 11 000 руб.

Новая модель 1DIN, ориентированная в первую очередь на качественное воспроизведение звука с самых разных носителей, таких, например, как iPod или iPhone, USB-флешка. (Кстати, подключенным iPod можно управлять прямо с ресивера!) Но и видеофайлы в формате DivX, как и фотографии JPEG, не поставят устройство в тупик и отобразятся на встроенном 3-дюймовом дисплее.

А вот диск вставить не удастся – некуда. Управление всеми функциями выведено на круглую рукоятку Rotary Commander. Ее, как джойстик, можно не только крутить, но и отклонять или нажимать. Устройство подключается и к штатным кнопкам на руле.

При ответе на вызов мобильного телефона звук автоматически приглушается. Но самое, пожалуй, интересное – фирменная функция восстановления звука ASR (Advanced Sound Retriever), которая восстанавливает гармоники, потерянные при сжатии аудиофайлов в MP3. Фирма обещает, что такие записи вы услышите в оригинальном, а не «обрезанном» качестве!



HYUNDAI

Трудно назвать, чем не занимается холдинг Hyundai Corporation: он и полезные ископаемые добывает, и сталь прокатывает, и автомобили строит. Одна из входящих в него компаний Hyundai Electronics вышла на российский рынок в 2004 году (среди прочего и с автомобильной аудиовидеотехникой) и уже в 2005-м получила престижную награду конкурса «Бренд года/Effie» в номинации «Новый товар или услуга».

H-CMDN6000

Ориентировочная цена – 9900 руб.

Первая мультимедийная «магнитола» фирмы со встроенным GPS-навигатором. Ее не назовешь новинкой: премьера состоялась в 2008 году. Но посмотрите на цену! А ведь в аппарате присутствует почти все необходимое и, быть может, даже лишнее: TV-тюнер, приемник с диапазонами AM, FM, УКВ, большой, 6,5-дюймовый сенсорный монитор, поддержка всех видов дисков, форматов DVD/MPEG4/SVCD/VCD/HDCD/MP3/WMA/CDDA/Picture CD/JPEG, две пары линейных выходов на внешний усилитель, видеовыход, вход для камеры заднего вида, слот для карточек SD/MMS.

Что касается навигатора, то он работает с ПО от компании «Автоспутник» и картами Tele Atlas. А для устойчивой работы в городе его укомплектовали активной внешней (!) GPS-антенной.

H-CMD4016

Ориентировочная цена – 3800 руб.

Мультимедийный 1DIN-ресивер H-CMD4016 снабжен небольшим (диагональ 3 дюйма) широкоформатным дисплеем на откидывающейся съемной панели. За ней слот для дисков как с заводской записью, так и с выполненной самостоятельно на болванках DVD±R/DVD±RW/CD/CD-R/CD-RW. Доступны для воспроизведения форматы DVD/SVCD/VCD/MP4/CDDA/MP3/WMA/HDCD/Picture CD/JPEG. Есть USB-вход и слот для карточек SD/MMC. Предусмотрен видеовыход и два линейных аудиовыхода. Есть пульт ДУ и эквалайзер с предустановленными настройками «Классика», «Поп», «Рок» – удобно.

КАК ВЫБРАТЬ?

Данный обзор ни в коей мере не претендует на полноту охвата поистине безграничного рынка. Возможно, вам приглянутся иные модели других производителей. Выбирая мультимедийный центр, задайтесь вопросом, что именно и как собираетесь на нем смотреть и слушать. Если только фирменные покупные диски, можно не требовать возможности воспроизведения самостоятельно выполненных записей. Нужны ли вам USB-входы, слоты для карточек? Собираетесь ли подключать внешний монитор? Усилитель? Видеокамеру? Телефон, наконец? Ответив на некоторые из этих вопросов отрицательно, сэкономите существенную сумму. А кстати, вы уверены, что необходим именно МУЛЬТИмедийный аппарат?

Что же касается выбора конкретного бренда, то для новичков он, пожалуй, не имеет большого значения. Элементная база нынче везде примерно одинаковая. А те, кто ценят нюансы звучания, скорее всего, отдадут предпочтение менее универсальным аппаратам: ведь «всё в одном» – это неизбежный компромисс между функциями.

PROLOGY

Под этим брендом компания Saturn High-Tech производит автомобильную аудиовидеоаппаратуру. В России присутствует с 1997 года и постоянно принимает участие в соревнованиях по автозвуку. В 2003 году ее команда стала абсолютным чемпионом России по неограниченному звуковому давлению (dB Drag Racing), буквально подавив слушателей уровнем громкости в 173,4 дБ. В разработке новинок Prology участвуют инженеры, профессиональные музыканты и специалисты в области car multimedia. Дизайн продукции создается в Великобритании.

DVS-1375T

Ориентировочная цена – 7300 руб.

Однодиновый мультимедийный центр оснащен широкоформатным (16:9) экраном с диагональю 3,5 дюйма, который интегрирован в полностью съемную панель. Понимает форматы DVD/CD/MP3/JPEG/MP3/Giga MP3. Последний позволяет прослушивать MP3-файлы, записанные на DVD. Модель оснащена чувствительным ТВ-тюнером, работающим в стандартах PAL/SECAM/NTSC, картинку можно передавать на два внешних монитора. Радиостанции ловит высокоскоростной цифровой PLL-тюнер. Есть вход USB, Mini-Jack, слот для карточек памяти SD/MMC, что обычно для таких устройств. Кроме встроенного усилителя мощностью 4×55 Вт, предусмотрены линейные выходы от каждого из каналов и дополнительный на сабвуфер. Само собой, не забыли положить в коробку инфракрасный пульт ДУ.



MDN-1710T

Ориентировочная цена – 18 000 руб.

Из недр этого однодинового мультимедийного центра выезжает сенсорный монитор с диагональю 7 дюймов. Угол его наклона регулируется. Поскольку экран по площади вчетверо больше, чем в модели DVS-1375T, решили ограничиться одним видеовыходом. В остальном характеристики те же, но добавлен GPS-навигатор с картами от компании «Навител». А вот слот для карт памяти, напротив, убрали. И снять переднюю панель можно лишь вместе со всем устройством в сборе.





Двойной удар

Нынешней осенью компания «Бриджстоун» начала очередное наступление на российский рынок. В продаже появились сразу две зимние новинки, с которыми познакомился Максим Гомянин. Фото автора.

Этого мало кто ожидал: за ночь Дмитровский автополигон завалило снегом. Сковавший дорогу лед быстро накрыло плотным белым одеялом. Природа будто специально создала прекрасные условия, чтобы проверить две японские шины в деле.

Сажусь в «Тойоту-Кэмри», обутую в нешипованные Blizzak Revo GZ, и выезжаю на «змейку». Коллеги-журналисты не успели раскатать траекторию до льда, поэтому двигаюсь по укатанному снегу. Каждая зона рисунка протектора новой шины работает в зависимости от условий. При разгоне больше загружается центральная и внутренняя части, при торможении нагрузка ложится на внутреннее и внешнее плечи. Это видно по четким следам на снегу. Асимметричная конструкция боковин покрышки призвана уменьшить поперечные вибрации и тем самым улучшить управляемость. По заверениям шинников, тормозной путь Blizzak Revo GZ на 3% короче, чем у предшественницы – модели WS60.

После солидного седана пересаживаюсь во вседорожник «Фольксваген-Туарег». На нем стоят шипованные Ice Cruiser 7000. Это японский ответ русской зиме, ведь новинка создана специально для России и стран СНГ.

Шипы здесь алюминиевые, а их многогранная кромка лучше вгрызается в лед. Жесткая конструкция шины обеспечивает долговечность и усиливает прочность боковины. Для этих покрышек изначально приготовили более трудные испытания, чем для нешипованных. Останавливаюсь на подъеме, покрытом льдом, и, чуть подождав, трогаюсь с места. «Туарег» буксует и рыскает, отчаянно ревет, но все же забирается наверх, оставляя на льду глубокие следы от немецких «когтей». Ведь шипы для японских шин делают в Германии, на заводе компании «Ситек».

Обе новинки уже поступили в продажу. Ice Cruiser 7000 продают в 64 размерах: от 185/60R15 (4208 руб.) до 275/40R20 (12 379 руб.). Для Blizzak Revo GZ предусмотрены 53 размера: от 175/70R13 (2772 руб.) до 255/40R19 (14 654 руб.). ЗР



У Blizzak Revo GZ асимметричный рисунок протектора. Внешняя сторона отвечает за управляемость, внутренняя – за сцепление с покрытием. Улучшенный микропористый состав резиновой смеси Multicell Compound GZ, подобно губке, впитывает водяную микропленку, улучшая торможение на льду.



Ice Cruiser 7000 ощетинилась шипами в 16 продольных рядов (по восемь с левой и правой сторон). Более широкая, чем у предшественницы – Ice Cruiser 5000 (у нее 12 рядов), зона контакта шипов с покрытием улучшила поведение покрышки на льду. Тормозной путь по сравнению с «пятитысячной» моделью стал короче на 8%.



Проделки троллей

Величественная природа, слепящий белый снег и тролли, сказками о которых пугают озорных детей, – все это север Швеции. «Гудиер» представил здесь очередную зимнюю новинку, с которой познакомился Максим Гомянин.

Узкая лента дороги такая же белая, как и все вокруг. Мы едем по ней колонной, любуясь застывшей красотой Скандинавского края. Одна напасть – снегопад. Крупные хлопья без устали летят к земле, а идущий впереди «Фольксваген» снова поднимает их, превращая в низко парящее серое облако. Почему же этот чудак не включил «габариты»?! Инстинктивно сбрасываю газ, увеличивая дистанцию. Вдруг лидер резко бьет по тормозам – передо мной корма «немца» с красными, как глаза у рассерженного быка, стопарями. Не иначе, тролли перебежали дорогу, решив насолить приезжим журналистам. Нога на тормоз, стрекотание ABS… Вижу, что не успеваю: филейная часть «Гольфа» стремительно приближается. Справа высокий снежный отвал, и лишь встречка манит пустотой. Туда и направляю нос своей машины.

Скорость около 10 км/ч, левый борт на встречной полосе. Удара удалось избежать. Злополучный автомобиль неспешно удаляется, его водитель даже не заметил, что создал опасный инцидент. Я же в реальной аварийной ситуации проверил зимние шины «Гудиер-Ultra Grip Ice+».

Разработчики сотворили покрышку слоеной. Мягкий на ощупь внешний слой обеспечивает держак и не дубеет на морозе. Но, думаю, изнашиваться он станет быстрее, чем более грубая резиновая смесь. А вот внутренний сделан как раз жестким, он отвечает за управляемость. Глубокий (10,4 мм – это даже глубже, чем у шипованной «обуви») рельеф направленного рисунка протектора напомнил взмах крыльев чайки. Эти крылья помогут грести в снегу, а в оттепель отведут воду и грязь, сопротивляясь аквапланированию.

На треке с покрытием из снега и льда у «Фольксвагена» четкие реакции на повороты руля, внятные торможения. Наверное, эти качества и помогли избежать аварии.

Что ж, шведская дорога дала понять, какова Ultra Grip Ice+ в реальной ситуации. Проделки местных троллей ей оказались нипочем, а пару крепких слов, вырвавшихся в адрес непутевого водителя, слышало только заснеженное шоссе.

Новинка уже появилась в продаже. Всего 23 размера: от 175/70R13 (2661 руб.) до 225/45R17 XL (9375 руб.). **ЗР**

Глубокий V-образный рисунок протектора облегчит движение в снегу. Ламели, пронизывающие оба слоя резиновой смеси (в каждом слое они разной формы), отвечают за равномерную продольную жесткость протектора по всей его глубине. Это обеспечивает сцепление на скользкой дороге независимо от износа шины. За счет малого радиуса плечевой зоны увеличена площадь контакта с дорогой. Значит, износ покрышки будет равномерным.



ДРОССЕЛЬНЫЕ ПАТРУБКИ

Ориентировочная цена – 1600 руб.

Автомобили «Газель», оснащенные двигателями УМЗ-4216 и УМЗ-42161, получили дроссельные патрубки PEKAR 4062.1148100-17, 4062.1148100-18, 4062-1148100-21, разработанные и изготовленные ООО «Топливные системы» в строгом соответствии с требованиями заводов-автопроизводителей. Корпусы патрубков выполнены из прогрессивного конструкционного материала на новейших литейных машинах методом литья под давлением. Химический состав используемого сырья контролируется с применением спектрального анализа. Осуществляется 100-процентный контроль качества литья и механообработки корпуса, сборки дроссельных патрубков. Все функциональные характеристики изделия проверяют на стендовом оборудовании. Конструкция узла запатентована, ресурс пробега благодаря современным комплектующим увеличен до 250 000 км.



САЛОННЫЕ ФИЛЬТРЫ

Ориентировочная цена – в зависимости от модели

Компания DENSO существенно (на 37 наименований) расширила ассортимент салонных воздушных фильтров для автомобилей марок БМВ, «Ситроен», ФИАТ, «Хонда», «Хёндай», «Ниссан», «Пежо», «Рено» и «Вольво». В целом номенклатура насчитывает 312 позиций и покрывает около 80% европейского парка легковых авто. Каждый фильтр соответствует требованиям к продукции, поставляемой на конвейер автопроизводителей.

В салонных фильтрах DENSO до пяти отдельных слоев фильтрующего материала (флис), задерживающих почти 100% загрязняющих и вредных частиц. Мелкие (менее 3 мкм) частицы, например дизельная сажа или частицы дыма от горящих торфяников, могут оседать глубоко в легких, но фильтры улавливают частицы размером до 0,01 мкм. Это, конечно, очень важно, поскольку не только способствует улучшению работы отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха, но и защищает здоровье водителя и пассажиров.



КОМПЛЕКТ ДЛЯ ПОЛИРОВКИ

Ориентировочная цена – 1500 руб.



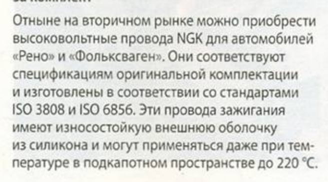
Набор Black Box создан фирмой Turtle Wax специально для черных автомобилей. В него входят: черный очиститель для подготовки к нанесению воска, черный полироль-очиститель и черный полироль с карнаубским воском. Все вместе придает поверхности кузова первоначальный глубокий сияющий блеск.

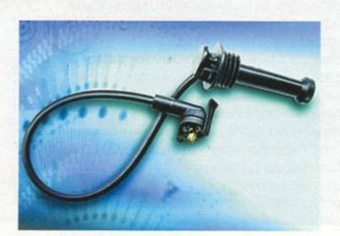
Набор можно использовать для защиты нового покрытия или для восстановления яркости старого и потускневшего. Единственный в своем роде черный очиститель для подготовки к нанесению воска удаляет царапины, круговые отметки и поверхностные загрязнения. А черный полироль-очиститель, обогащенный микрочастицами карнаубского воска, позволяет подготовить поверхность к нанесению воска из третьего флакона.

ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ПРОВОДА

Ориентировочная цена – 1400–3500 руб. за комплект

Отныне на вторичном рынке можно приобрести высоковольтные провода NGK для автомобилей «Рено» и «Фольксваген». Они соответствуют спецификациям оригинальной комплектации и изготовлены в соответствии со стандартами ISO 3808 и ISO 6856. Эти провода зажигания имеют износостойкую внешнюю оболочку из силикона и могут применяться даже при температуре в подкапотном пространстве до 220 °С.





ВЫЖИМНОЙ ПОДШИПНИК

Ориентировочная цена – 270 руб.



Сцепление автомобиля «Шевроле-Нива» прослужит дольше, если установить в него новый выжимной подшипник CT 223 (21233-1601180) итальянской фирмы Trialli. Подшипник имеет минимальные радиальное и осевое биения и повышенный класс точности, устойчив к высоким температурам. Все это вкупе с высоким качеством уплотнителей и крепежных деталей позволяет гарантировать надежную и длительную работу отремонтированных узлов.

АНТИФРИЗЫ

Ориентировочная цена – 700 руб. за 5 л



Французская нефтехимическая компания Total представила новую линейку антифризов-концентратов и готовых охлаждающих жидкостей для автомобилей «Пежо», «Ситроен» и «Фольксваген». Гибридные антифризы-концентраты GLACELF PERF и GLACELF V+, а также готовые охлаждающие жидкости COOLELF PERF и COOLELF V+ созданы на базе органических присадок с очень незначительным содержанием минеральных компонентов. Благодаря этому срок службы жидкостей, в течение которого они сохраняют свои антикоррозионные и антикавитационные свойства, значительно увеличен. Производители рекомендуют использование охлаждающей жидкости, приготовленной из 50% антифриза-концентрата и 50% дистиллированной воды. Диапазон рабочих температур такой смеси от –37 до +110 °С. Концентрат GLACELF PERF и готовая охлаждающая жидкость на его основе COOLELF PERF получили одобрение PSA B71 5110, а концентрат GLACELF V+ и жидкость COOLELF V+ одобрены фирмой «Фольксваген» (VW TL 774 G).

ЗНАК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ

Ориентировочная цена – от 150 руб.

С окончанием летнего сезона удлиняется темное время суток. Теперь аварийный треугольник, который каждый автомобилист обязан возить в машине, становится еще более важным аксессуаром. Компания AIRLINE подготовила свое издание полезного знака. Точнее, линейки из трех треугольников: классический, с усиленным корпусом, с металлическим основанием. Каждый соответствует ГОСТу и международным стандартам.

Основание треугольника, попадающего в средний ценовой сегмент, усилено для более долгой службы. А самый дорогой снабдили массивной железной вставкой, чтобы его не сдувало с дороги даже сильными порывами ветра.



ШИННЫЕ КОМПРЕССОРЫ

Ориентировочная цена – 700 и 800 руб.

В сентябре на рынке появились две новые модели шинных компрессоров: М-200 и СА-020-11GO; над их дизайном и начинкой работали специалисты фирмы AIRLINE (Санкт-Петербург) вместе с китайскими партнерами.

Компрессоры имеют мощный двигатель, увеличенный цилиндр и систему двойного охлаждения механизма. Это позволяет работать без перегрева более 15 минут.

Производительность 20 л/мин – отличный показатель для компрессоров данного типа, способных накачивать даже 17-дюймовые шины. Максимальное давление 8 бар, потребляемый ток не более 6 А, длина кабеля 3 м.

В красивом пластиковом корпусе есть ниши для шланга, провода и насадок, что делает его максимально удобным при хранении в багажнике. Модель СА-020-11GO дополнительно оснащена светодиодным фонарем подсветки и отличается двухцветным корпусом.





ВИСКОМУФТА ВЕНТИЛЯТОРА

Ориентировочная цена – от 1300 до 4700 руб., в зависимости от модели

Новая муфта для автомобилей «Ауди», БМВ, «Мерседес-Бенц» и «Опель», усовершенствованная инженерами компании Behr Hella Service, предназначена для электронного регулирования работы вентилятора. Хотя внешний вид муфты остался прежним, вращающий момент увеличен на 40%. Функция замедления вращения усовершенствована таким образом, что вентилятор включается в начальной фазе торможения. Теперь вентилятор активируется точнее, что отвечает возросшим требованиям к системе охлаждения. Новая технология вдобавок эффективно снижает шум. Распределители воздушного потока и стабилизаторы гарантируют, что воздух попадает на крыльчатку, проходя через многочисленные ребра муфты. Это охлаждает ее смазку и улучшает общую работу узла.



› ПРИВОДЫ И ШРУСЫ

Ориентировочная цена – 2400 руб. за привод и 1100 руб. за ШРУС



В продаже появились наружные ШРУСы Trialli № GO 218 для автомобилей ВАЗ-2170 с ABS, ВАЗ-1117–1119 (конструкторский № 11186-2255012). А для «десяток» можно приобрести и приводные валы в сборе: левый 2110-2215011, Trialli № AR 771 и правый 2110-2215010, Trialli № AR 770. ШРУСы обеспечивают равномерную передачу крутящего момента при угле поворота до 45°. На корпуса шарниров нанесено фосфатное покрытие, защищающее от коррозии, а сами они заправлены высококачественной смазкой, рассчитанной на весь срок эксплуатации. Приводы Trialli не нуждаются в балансировке перед монтажом.

› СТАРТЕРЫ

Ориентировочная цена – от 6400 руб.



Японская компания DENSO предлагает для замены вышедших из строя стартеров в автомобилях «Тойота», «Форд», «Опель», БМВ, ФИАТ и «Ленд-Ровер» усовершенствованные модели RA и PS. В первой применен легкий и малогабаритный высокоскоростной механизм с пониженным коэффициентом торможения и термостойким электрическим проводом. Холоднокованое шлицевое соединение, в свою очередь, уменьшает размер и вес втягивающего реле. Стартеры серии PS отличаются прямоугольным сечением провода обмотки и торцевым коллектором, что вместе с магнитом, расположенным между главными полюсами вилки статора, уменьшает размер и вес стартера. А демпфер с пониженным коэффициентом торможения снижает уровень шума при работе.

› СТЕКЛООМЫВАТЕЛЬ ЗИМНИЙ

Ориентировочная цена – 200 руб.

Жидкость «За рулем» отлично справляется с мойкой стекол при низких температурах воздуха и эффективно удаляет наледь, а также (благодаря специальным добавкам) все виды загрязнений на стеклах. Нейтральна к лакокрасочному покрытию и резиновым уплотнителям. Незамерзающая жидкость для стеклоомывателя изготовлена на основе изопропилового спирта, поступает в продажу готовой для использования. Автостеклоочиститель «За рулем» обладает приятным запахом и безвреден для здоровья водителя и пассажиров.



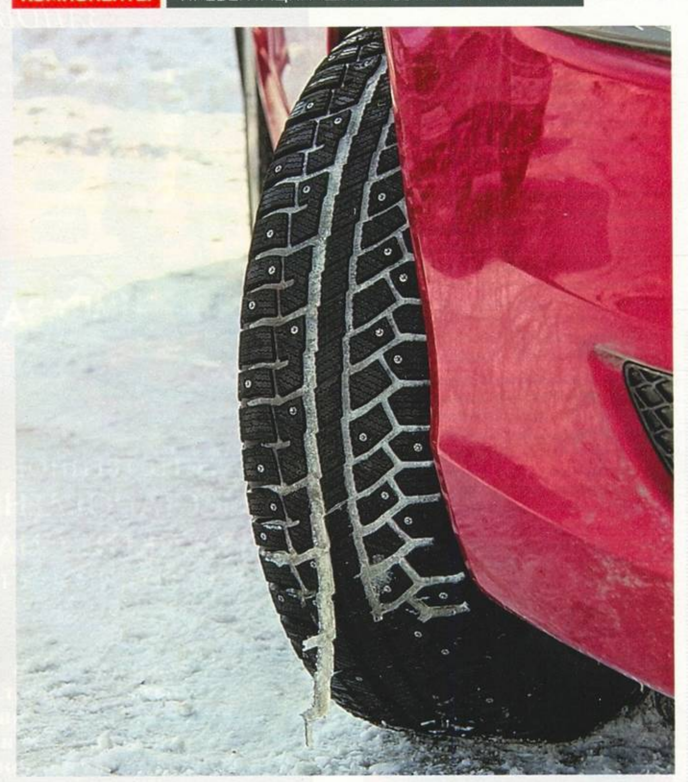
› УСТРОЙСТВО «АНТИСОН»

Ориентировочная цена – 300 руб.

Миниатюрный автоматический будильник МТ2010, выпущенный российской компанией «Мастер Кит», не даст водителю клевать носом: при наклоне головы раздастся резкий сигнал из серии тех, что мертвого разбудят. Назначение прибора как раз и состоит в сохранении жизни водителя, пассажиров и тех, кто окажется на пути автомобиля.

Вес приборчика 16 г, потребляемый ток в режиме подачи сигнала 25 мА, в режиме покоя 0 мА. Питание от трех элементов LR44.





Полярный круг

Первыми впечатлениями о новых зимних шинах Cordiant Polar 2 делится Игорь Козлов. Фото автора.

Организаторы устроили презентацию новых шин в Красноярске, похоже, неслучайно. На территории края расположен географический центр России (близ озера Виви в Эвенкии), а шины модели «Полар 2» заявлены как универсальные – одинаково хорошо приспособленные для любого региона нашей страны. Мол, езжай от этого центра на все четыре стороны и в любой из них наши шины не подведут, будь под колесами хоть асфальт, хоть лед или снег.

Протектор асимметричный: внешняя сторона отвечает за «хватку» в поворотах, а внутренняя – за торможение и отвод воды и снежной каши из пятна контакта. При этом рисунок протектора обеспечивает равномерное давление почти по всей опорной поверхности. Но разве в наше время подобным удивишь? Новизна этой шины в том, что среднюю дорожку протектора сделали в виде ZZ-образных ламелей, которые, раскрываясь под нагрузкой, хорошо прилипают к плотно укатанному снегу. То есть шипованной шине придали качества «липучки». Тому способствует и состав резины, сваренной по технологии Smapt-W, с добавками низкотемпературных пластификаторов.

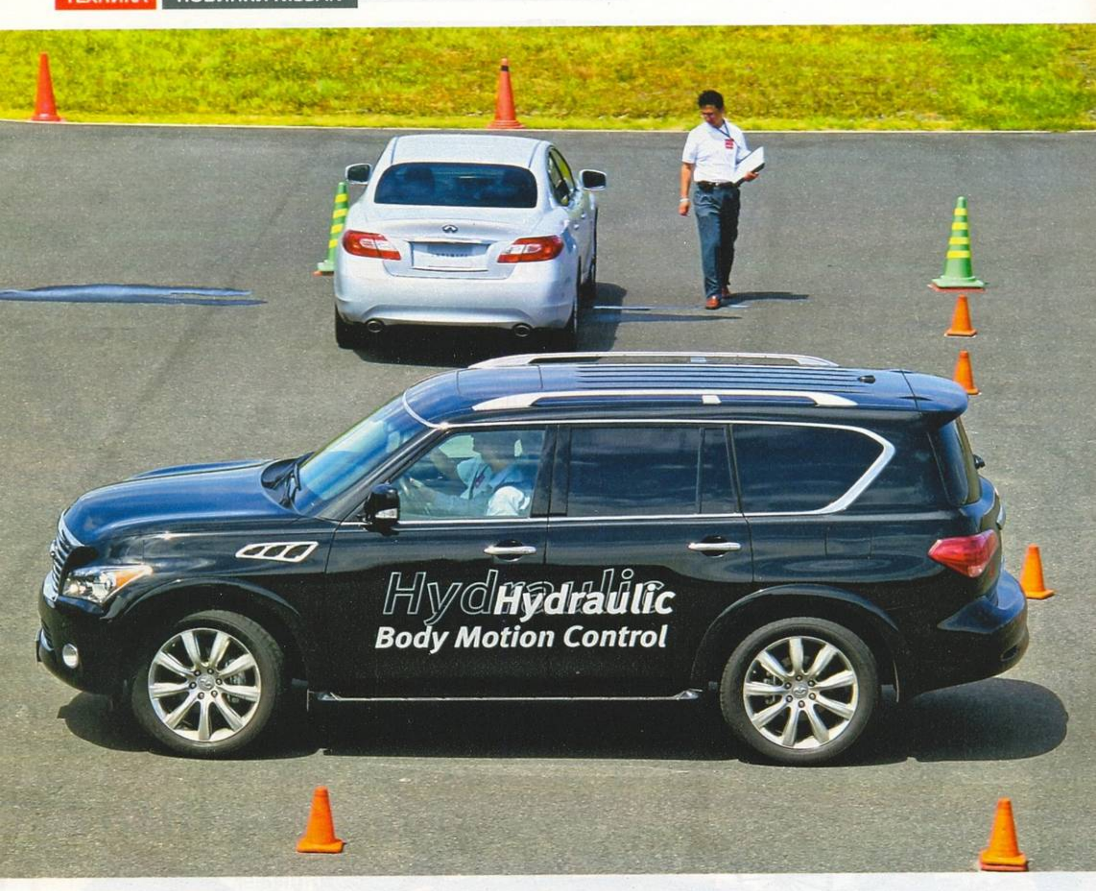
Если же снег укатан до льда, то в дело вступают шипы. Их расположили в восемь рядов, чтобы при прокатывании колеса они равномерно взъерошивали лед в пятне контакта, а при буксовании каждый последующий не попадал в ледяную канавку от предыдущего. Шипы самые обычные, с цилиндрическим сердечником. Они дешевле граненых, да и установка их проще: не нужно ориентировать. Кроме того, такие шипы обеспечивают более стабильные характеристики шин при большом пробеге. Это подтвердили и исследования – уже через пару тысяч километров пробега преимущества «бриллиантовых», «медвежьих когтей» и прочих экзотических модификаций становятся неочевидными.

На ходу «Полар 2» ведет себя достойно, причем независимо от марки машины – довелось поездить на разных. Особенности таковы. Шум не громче и не тише, чем обычно, он все же несколько другой. Шина поет чуть выше – следствие восьмирядной ошиповки. С ростом скорости гул растворяется в шуме мотора и аэродинамическом, поэтому нисколько не раздражает даже на чистом асфальте. Поведение машины предсказуемо на любом покрытии, и это, пожалуй, главное. Лишь в напряженных поворотах на сухом асфальте машина ползет в занос чуть раньше ожидаемого. Впрочем, его легко скорректировать рулем или газом. Основные же достоинства шины проявляются на заснеженных и обледенелых дорогах. Даже по подтаявшим машина идет вполне уверенно.

Привлекательна и цена покрышки: в самых ходовых размерах 185/70R14 и 195/65R15 ее можно купить за 2500 рублей. ЗР



Посадка однофланцевого шипа якорная: основание сидит в нижнем, более жестком слое резины, а середка – в мягком, протекторном. Отклоняясь под нагрузкой, шип, тем не менее, прочно сидит в протекторе и не выпадает даже при пробуксовке. После наших гонок на закрытой трассе я специально проверил колеса на всех машинах (их было около десятка) и не обнаружил ни одного выпавшего.



Прогресс по разнарядке

Инженеры «Ниссана» должны каждый год внедрять не менее 15 технических инноваций. Максим Сачков загибал пальцы. Фото автора и «Ниссан».

ГИБРИД С ДВУМЯ СЦЕПЛЕНИЯМИ

Для рынка США «Ниссан» давно выпускает гибридную модель «Алтима» с установкой, позаимствованной у пионера этого направления – «Тойоты». Однако теперь есть собственная оригинальная конструкция – Infiniti Direct Response Hybrid (в дословном переводе «гибрид с прямым откликом»).

Силовой агрегат, предписанный седану «Инфинити-М», состоит из бензинового 3,5-литрового двигателя V6 и 7-ступенчатого автомата со встроенным в него электромотором. Изюминка в системе распределения энергии Intelligent Dual Clutch Control – это два сцепления (аналогичные по конструкции тем, что установлены в автомобилях с механическими коробками передач), приводами которых управляет электроника. Одно установлено между двигателем и коробкой, другое – между коробкой и колесами. В зависимости от режима движения сцепления выключаются и включаются, оптимально перераспределяя потоки энергии.

На полигоне неподалеку от Токио прокатился на гибридной «Инфинити». Ощущения знакомые по другим гибридам: если нежно давить на педаль акселератора, автомобиль трогается с места только электромотором. И на одной только электротяге «Инфинити» может разогнаться до 100 км/ч. При этом связь между коробкой и бензиновым мотором разомкнута, а через второе сцепление момент передается на задние колеса. Потом подключается двигатель внутреннего сгорания – дополнительные силы позволяют машине дальше набирать скорость. Переношу ногу на тормоз –

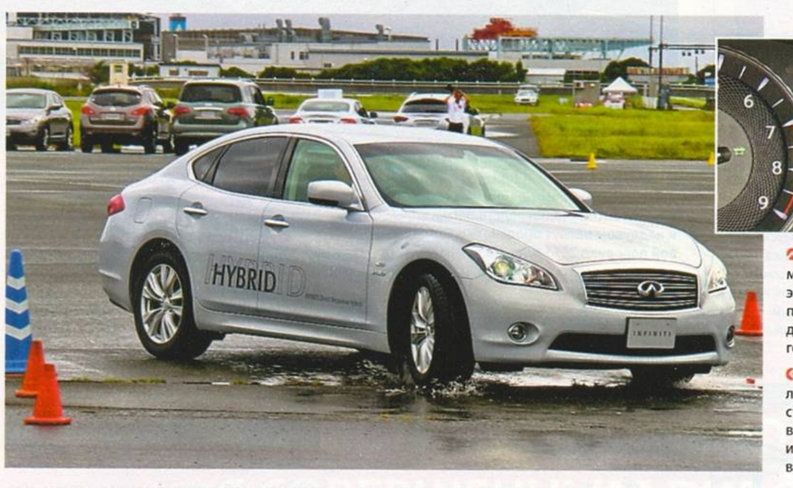
вновь пропадает связь между бензиновой «шестеркой» и коробкой, а электромотор переходит в режим генератора, преобразуя механическую энергию в электрическую.

На тестовой «эмке» обкатывают еще пару новинок. Например, рулевое управление, разработанное для гибридов и перспективных электромобилей. На первый взгляд, ничего особенного в конструкции нет – реечный механизм с электрогидравлическим усилителем. Новизна в том, что в зависимости от того, куда поворачивает автомобиль, электронасос нагнетает давление либо в один, либо в другой контур. Например, штурвал вправо – насос включается, жидкость давит на поршень, установленный на рейке, снижая усилие на руле. Теперь влево – электронасос начинает вращаться в обратном направлении, масло подталкивает поршень в другую сторону.

Бензиновый двигатель гибридного автомобиля может заглохнуть даже в движении. А если поршни остановились, нет и разрежения для усилителя тормозов. Поэтому и тут рабочее давление в приводе поддерживает электронасос. Любопытно, что, когда водитель нажимает на педаль, блок управления, расположенный непосредственно над электрогидравлическим агрегатом, не только задействует механизмы на колесах, но и следит за режимом рекуперации. При этом электроника настолько четко распределяет обязанности между агрегатами, что усилие получается натуральным.

ЧЕТВЕРТЫЙ ЛИШНИЙ

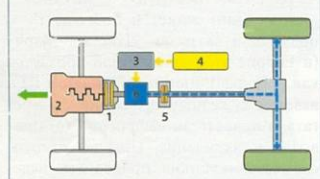
«Даунсайзинг живет и побеждает!» – подумал я за рулем «Ниссана-Марч» (в Европе этот автомобиль продается как «Микра»). Двигатель объемом 1,2 л везет не хуже полуторалитрового агрегата, а показатели выбросов CO_2 приводят в изумление. Правда, компенсировать «кубики» приходится недешевыми средствами: непосредственным впрыском топлива, наддувом, применением улучшенных материалов и сложных систем.



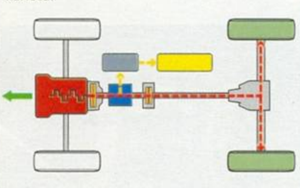
За работой гибридной установки можно наблюдать на большом экране, расположенном на панели приборов, а часть информации дублируется на дисплее приборного щитка.

У «Ниссана» первым автомобилем с гибридной трансмиссией собственной разработки станет люксовый седан «Инфинити-М». В Европе и США такие машины появятся уже в следующем году.

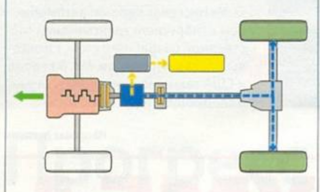
Режимы работы гибридной установки с двумя сцеплениями:
1 – сцепление 1; 2 – бензиновый двигатель, 3 – инвертор; 4 – литий-ионная батарея; 5 – сцепление 2; 6 – электромотор.



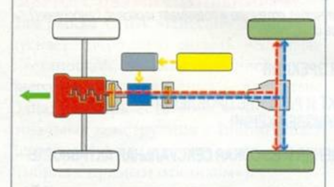
Низкая и средняя скорость. Бензиновый мотор не работает, сцепление 1 разомкнуто, электромотор вращает колеса.



Средняя и высокая скорость. Пускается бензиновый двигатель, электроника включает сцепление. Крутящий момент от двигателя внутреннего сгорания идет на колеса и электромотор, который работает как генератор и подзаряжает батарею.



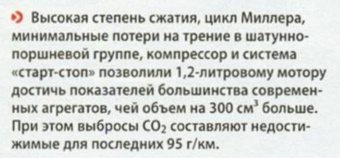
Торможение. Сцепление 1 размыкается, колеса вращают электромотор, который в режиме генератора подзаряжает батарею.



Максимальное ускорение. Оба сцепления замкнуты, бензиновый двигатель и электромотор вращают колеса.



«Микру» с новым 1,2-литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем (обозначение HR12DDR) с непосредственным впрыском и наддувом начнут продавать в Европе в первой половине 2011 года. Не исключено, что потом этот агрегат получат и другие модели, например «Ноут».



Высокая степень сжатия, цикл Миллера, минимальные потери на трение в шатунно-поршневой группе, компрессор и система «старт-стоп» позволили 1,2-литровому мотору достичь показателей большинства современных агрегатов, чей объем на 300 см³ больше. При этом выбросы CO_2 составляют недостижимые для последних 95 г/км.

Новый 3-цилиндровый двигатель «Ниссана» работает по циклу Миллера. Основное отличие от более привычного цикла Отто – впускной клапан на такте впуска закрывается позже. Это позволяет увеличить степень сжатия до 13:1 и соответственно повысить тепловую эффективность мотора; вместе с ней улучшается экономичность и снижается количество вредных выбросов. Правда, у цикла Миллера есть свои минусы. Один из наиболее значимых – хуже наполнение цилиндров, из-за чего страдают мощностные показатели. Поэтому на двигатель установили компрессор, который работает на средних и высоких оборотах и позволяет набрать необходимые силы.

Еще пара любопытных технических нюансов. Благодаря углеродному покрытию поршневых колец с твердостью, как у алмаза, и масляному насосу переменной производительности удалось почти на 30% сократить потери на трение по сравнению с четырехцилиндровым двигателем со схожими характеристиками. Естественно, это положительно сказалось и на мощности, и на расходе топлива, и на количестве вредных выбросов.

РЕПЕТИРУЕМ ПОДДЕРЖКУ

Настройка подвески – всегда поиск компромиссов. Например, очень сложно уберечь автомобиль с большими ходами подвесок (они благо на плохих дорогах) от кренов в поворотах. Но в «Инфинити-QX56» и «Ниссане-Патруль» с проблемой справились, установив гидравлическую систему контроля за перемещением кузова HBMC (Hydraulic Body Motion Control).

Принцип ее работы прост: никакой мудреной электроники, только ги-

Гидравлическая система, подавляющая крены, позволяет сохранить длинные ходы подвески на дорогах с плохим покрытием. При этом, как показали испытания, угол крена в поворотах у «Инфинити-QX56» даже чуть ниже, чем у многих легковых автомобилей.

дравлика. На амортизаторах установлены дополнительные цилиндры, внутри которых перемещаются поршни. Цилиндры связаны между собой двумя отдельными гидравлическими контурами. Они работают поочередно в зависимости от того, на какой борт начинает крениться автомобиль. Например, водитель поворачивает руль влево – левая сторона кузова поднимается, а поршень соответственно идет вниз. Выдавленное им из цилиндра масло поступает к противоположному колесу и там давит на поршень сверху. Тем самым на этой стороне увеличивается жесткость амортизаторов, и автомобиль практически не кренится в повороте. Но лишь только машина выходит на прямую, давление в контуре падает и подвеска вновь распускается. ЗР

ПРЕДУПРЕДИТЬ И ПРЕДОТВРАТИТЬ

Многие представленные в этом году электронные помощники, заботящиеся об активной безопасности, уже несколько лет работают на серийных моделях. Правда, они обрастают дополнительными функциями. Например, теперь система Around View Monitor (ЗР, 2007, № 10) не только выводит на монитор картинку с круговой панорамой (на фото), но еще и выполняет работу парктроника – предупреждает водителя зуммером об опасности и выделяет на экране зону, в которой появляется препятствие. Помощь другой электронной штучки понадобится на парковке около гипермаркета – при выезде из ряда параллельно припаркованных автомобилей. Машина пятится назад, электроника просматривает скрытое от глаз водителя пространство. И если замечает другого участника движения, не раздумывая, жмет на тормоз, чем помогает избежать столкновения.





Совершеннее стал и активный круиз-контроль, пополнившись ассистентом, оберегающим от фронтальных столкновений (Forward Collision Avoidance Assist Concept). Система сначала предупредит водителя, включит звуковой сигнал и попытается «приподнять» педаль акселератора. А если и это не поможет, подтянет ремни безопасности и применит экстренное торможение. На скоростях до 60 км/ч гарантированно удастся избежать перспективы кузовного ремонта, но при условии, что дорога не скользкая – оценивать состояние покрытия электроника пока не умеет.

Ток-шоу

Испытывать опытный образец авто всегда интересно. А если его главный двигатель – электромотор, то вдвойне. На первом ходовом экземпляре «Опеля-Ампера» ездил Максим Гомянин. Фото автора и «Опель».

Раздался звук, будто кто-то замкнул два искрящих электрических провода, и автомобиль почти неслышно заурчал. Перевожу внушительный рычаг селектора в «драйв» и медленно трогаюсь с места под шорох шин. Какой же он тихий! Это первое впечатление даже несколько расслабило, когда за рулем немецкого электромобиля я выехал за ворота гоночного трека «Стуруп». Здесь проходил финал конкурса на самого экологичного водителя Европы. Хороший повод, чтобы показать «зеленый» «Опель» в действии. Под капотом «Амперы» соседствуют электромотор (работающий от литий-ионных батарей энергоемкостью 16 кВт·ч) и бензиновый агрегат объемом 1,4 л (82 л.с.). Если проезжать до 60 км в день, то запаса энергии хватает, чтобы машина двигалась только на электротяге – о визитах на АЗС можно забыть. Выиграет не только семейный бюджет, но и экология, ведь выбросы CO_2 будут нулевые. А вот в дальнем вояже без бензинового двигателя не обойтись – именно он заряжает батареи, энергию которых использует основной электромотор. Так «Ампера» может преодолеть до 500 км, ку-

ПОГОНЯ ЗА ЭКОНОМИЧНОСТЬЮ

На шведской гоночной трассе «Стуруп» прошел финал конкурса Opel ecoFLEX Experience. Участники из 20 стран, в том числе из России, боролись за звание самого «зеленого» водителя Европы за рулем машин серии ecoFLEX – спецверсий моделей «Опель», отличающихся топливной экономичностью и низким выбросом CO_2. Успех определялся наиболее рациональным расходованием топлива при размеренном движении по треку, а не рекордной скоростью. По итогам соревнований главный приз – «Опель-Ампера» достался участнику из Португалии, серебряная медаль и «Опель-Астра ecoFLEX» уехали в Финляндию, а третье место и «Опель-Корса ecoFLEX» завоевал датчанин.

Победитель российской части турнира Владимир Зинченко занял 17-е место.



Opel Ampera

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4404
ширина	1798
высота	1430
база	2685
Объем багажника, л	301
Максимальная скорость, км/ч	161
Разгон 0–100 км/ч, с	9
Тип батарей	литий-ионные

МОТОР:
электродвигатель, 111 кВт/150 л.с., 370 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с электроусилителем, тормоза – дисковые, шины – 215/55R17.

шая всего 1,6 л топлива на 100 км. Выбросы CO_2 – 40 г/км.

За окном медленно плывет ровная шведская дорога, а я продолжаю знакомство с «Амперой». На скорости до 60 км/ч автомобиль идет покошачьи тихо, лишь мелкие камешки выбивают дробь на задних арках. Здесь не помешала бы дополнительная шумоизоляция. Обтянутые кожей сиденья приятны на ощупь, их акку-

В переднем левом крыле – разъем для электрического кабеля. Его второй конец присоединяют к обычной розетке. Время полного заряда батарей «Амперы» – от 2,5 до 3 часов.

На экране панели приборов самая крупная цифра – скорость, рядом положение селектора автомата, правее (пиктограмма колонки) – запас хода. Внизу индикатор открытия дверей и пройденный километраж.

У машины дисковые тормоза по кругу и 17-дюймовые колеса. На шинах «Гудиер-Ассуранс» надпись: «Не для продажи». Их заменят товарными покрышками с низким сопротивлением качению.

Банка колы на центральном тоннеле – муляж. Под ней тумблер аварийного отключения «массы». Кнопка ручного тормоза расположена правее рычага АКП.

У обитых кожей сидений пока нет электрорегулировок, но, думаю, это дело времени. Руль регулируется по вылету и углу наклона. Баранка и подлокотник тоже кожаные.

Пассажиры оценят широкий дверной проем. Садиться и выходить из машины не составит труда. Между сиденьями два подстаканника и розетка 12 В.

ратная форма располагает к себе. Валики боковой поддержки не раздражают излишней жесткостью.

Вместо заднего дивана – два кресла, разделенные широким тоннелем. Сидеть просторно, но покатая крыша съедает часть пространства над головой. Хорошо бы опустить подушки чуть ниже. Газ чуть сильнее – и машина резво, но все так же тихо уходит вперед. По динамике сравнима с бензиновыми авто. Руль информативен, и добавлять ему остроты я бы не стал.



Хэтчбек порадует большим проемом багажника.

Отличная реализация прекрасной идеи! Придать бы салону лоска – и в серию… Но товарных «ампер» ждать еще долго, они появятся в Европе к концу 2011 года.

Думаю, их коммерческий успех окажется в зависимости от количества пунктов, где можно будет подключиться для зарядки батарей. Ведь бегать с удлинителем по двору в поисках фазы или тянуть по ночам провод к автомобилю из окна квартиры – нонсенс. ЗР

От классики до модерна

На новой страничке автомобильного словаря – названия и аббревиатуры коробок передач. Что такое Multitronic и PowerShift, объясняет Максим Сачков.

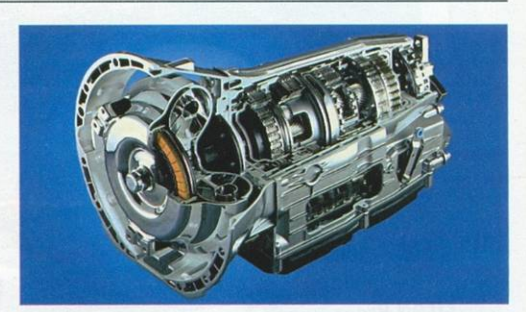
КЛАССИЧЕСКИЕ АВТОМАТЫ

К ним причисляют коробки с гидротрансформаторами и набором планетарных передач. По конструкции агрегаты разных фирм схожи, однако производители изощряются в придумывании названий для них.

■ **Hydra-Matic** – так более полувека назад была названа одна из автоматических коробок, разработанная американской фирмой «Джи-Эм». Ее конструкцию впоследствии взяли за основу многие компании. Внутри первых «гидраматиков» скрывались лишь три передачи, в современных же по крайней мере вдвое больше ступенек.

■ **Tiptronic** – первые автоматы с функцией ручного переключения передач, появившиеся в середине 90-годов прошлого века на автомобилях «Порше», «Ауди», «Фольксваген». Вскоре примеру этих производителей последовали конкуренты, и, естественно, каждый назвал коробку посвоему. Например, «Вольво» – **Geartronic**, «Хонда» – **S-Matic**, «Крайслер» – **AutoStick**.

■ **Steptronic** – автомат с ручным режимом переключения от БМВ. В 2002 году дебютировавшая тогда «семерка» первой примерила 6-ступенчатую коробку. А год спустя «Мерседес-Бенц» нанес ответный удар – на S-классе появилась 7-ступенчатая **7G-Tronic**. Рекордная же – восьмая ступенька покорилась «Тойоте». К сожалению, у этой коробки, установленной на седан «Лексус-LS460», нет названия, только строгий заводской индекс.



РОБОТИЗИРОВАННЫЕ КОРОБКИ

Наиболее простые агрегаты в этой группе – обычные механические коробки с электрическими или гидравлическими приводами, выжимающими сцепление и переключающими передачи. Достоинство таких роботов – невысокая стоимость, недостаток – замедленные реакции на команды водителя и недостаточная плавность переходов.

Этих минусов лишены дорогие роботы – коробки с двумя сцеплениями, отдельно для четных и для нечетных передач, или, как их еще называют, секвентальные (англ. sequence – последовательность). В таких агрегатах всегда включены две соседние передачи (например, первая-вторая или вторая-третья), но замкнуто только одно сцепление – и крутящий момент идет лишь на один вал. В нужный момент первое сцепление размыкается, а второе замыкается – крутящий момент перетекает на другой вал, а механизм включения заранее подтыкает следующую передачу. Такой автомат не под силу опередить даже опытному водителю ни по быстроте переключения, ни по экономичности.

■ **Easytronic** – наиболее часто встречающееся у нас название «простых» роботизированных коробок. Местожительство – подкапотное пространство автомобилей «Опель». Основа робота – обычная 5-ступенчатая механическая коробка, а работу левой ноги и правой руки водителя выполняют шаговые электродвигатели. Помимо автоматического, есть и ручной режим переключения передач.

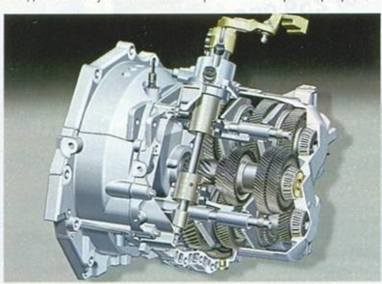
■ Роботизированную 5-ступенчатую коробку **2-Tronic** для «Пежо-207» французский концерн «Пежо-Ситроен» разработал совместно с фирмами «Бош» и «Сименс». Агрегат с таким же обозначением установлен и на модели с индексом 107, однако это творение японской компании «Тойота». Как две капли воды похожий робот, нареченный , что любопытно, **MultiMode**, переключает передачи на «Тойоте-Айго». Откуда коробка у «Ситроена-С1», вы, наверное, догадались. А ее фирменное название – **SensoDrive**.

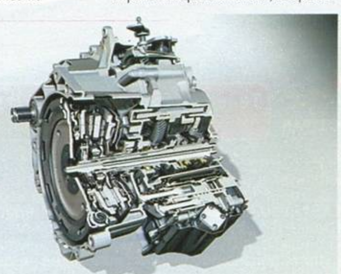
■ Еще пара простых европейских моделей: «Рено» устанавливает на «Твинго» и «Клио» роботы **Quickshift**. Правда, в Россию французы такие машины не везут. А ФИАТ предлагает на нашем рынке «Панду» с агрегатом **Dualogic**.

■ Зачинщиком повального увлечения коробками с двумя сцеплениями стал концерн «Фольксваген». Знаменитая **DSG** (Direktschaltgetriebe, или Direct Shift Gearbox, или коробка с прямым переключением) впервые появилась в 2003 году на заряженном хэтчбеке «Гольф R32». Практически одновременно идентичный агрегат засветился на купе «Ауди-ТТ» – DSG для машин, увенчанных четырьмя кольцами, стали называть **S tronic**. Пару лет назад коробкам добавили еще одну передачу – 7-ступенчатые DSG способны не только экономить больше топлива, но и передавать крутящий момент свыше 500 Н·м. А самая свежая разработка – S tronic для полноприводных «ауди» с продольным расположением двигателя. Первым такую трансмиссию примерил Q5.

■ «Фольксваген» не обделил вниманием самое дорогое свое детище. Для суперкара «Бугатти-Вейрон» специально разработали 7-ступенчатую **DCT** (Dual Clutch Transmission – трансмиссия с двумя сцеплениями), рассчитанную на гигантский крутящий момент свыше 1000 Н·м и перепрыгивающую со ступеньки на ступеньку всего за 0,2 с.

■ Поглядев на успешные эксперименты земляков, «Порше» тоже изготовил коробку-робот, которая сначала появилась на любимчике – модели 911, а потом заслужила место и в шикарной «Панамере». Разработчики не ломали голову над названием, коробку с двойным сцеплением так и окрестили, традиционно добавив имя фирмы: **PDK** (Porsche Doppelkupplungsgetriebe).





■ Компания «Мицубиси» установила на кроссовер «Аутлендер XL» коробку **Twin Clutch Sport Shift Transmission** (спортивная трансмиссия с двойным сцеплением), уже обкатанную на «Лансере Evo». Естественно, 6-ступенчатый робот появился и на «братьях-близнецах». Агрегат «Ситроена C-Crosser» носит шифр **DCS** (Dual Clutch System – система с двумя сцеплениями). Так же он называется у «Пежо-4007».

■ Шестиступенчатая коробка с двойным сцеплением на языке «Форда», «Мазды» и «Вольво» звучит одинаково: **PowerShift**.

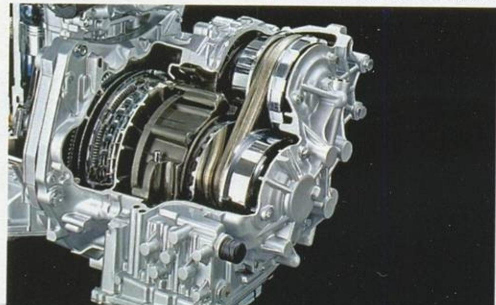
ВАРИАТОРЫ

Они же бесступенчатые трансмиссии. Вариаторы, не получившие собственного оригинального имени, обозначают общепринятой аббревиатурой **CVT** (Continuously Variable Transmission – непрерывно изменяющаяся трансмиссия). На автомобилях чаще всего встречаются клиноременные или клиноцепные вариаторы, которые плавно, без характерных толчков увеличивают и уменьшают передаточное отношение при помощи ведущих и ведомых шкивов, соединенных ремнем или цепью. Шкивы раздвигаются и сближаются, соответственно изменяются их рабочие диаметры, а вместе с ними и передаточное отношение.

■ Первый вариатор появился еще в конце XIX века, но на автомобили бесступенчатые трансмиссии стали устанавливать лишь в середине прошлого столетия. В конце 50-х коробкой **Variomatic** снабдили голландскую легковушку DAF 600.

■ **Lineartronic** дебютировал на последнем поколении «Субару-Легаси» и «Аутбек». По конструкции этот вариатор напоминает Multitronic (кстати, производитель тот же: фирма LuK) – ведущие и ведомые диски связывает цепь, только вместо «мокрого» многодискового сцепления, разрывающего при остановках связь между двигателем и вариатором, установлен гидротрансформатор. Еще одно характерное отличие от агрегатов «Ауди» – Lineartronic передает момент не на одну, а на обе оси.

■ Пару лет назад «Ниссан» разработал вариатор **Xtronic**. Одна из интересных конструктивных особенностей – планетарная передача на выходном валу, позволившая получить завидное передаточное отношение 7,3:1, а также уменьшить диаметры шкивов. В результате агрегат получился на 13% легче предшественника. Кроме того, с вариатором **Xtronic** двигатель расходует меньше топлива и, следовательно, меньше выбрасывает отработавших газов.



■ **Multitronic** – бесступенчатая трансмиссия для переднеприводных моделей «Ауди» с продольным расположением двигателя. Впервые этот вариатор засветился десять лет назад и с той поры пережил не одну модернизацию: помимо нового «железа» и софта, появились спортивный и ручной режимы переключения передач. Самые современные «мультитроники», работающие на нынешних моделях A4 и A5, способны «переваривать» крутящий момент до 400 Н·м.

■ До недавнего времени «Тойота» устанавливала вариаторы только на модели, продающиеся на внутреннем рынке. Теперь такой чести удостоились и европейцы. На «Авенсисе» и RAV4 момент от двигателя передается через клиноременный вариатор **Multidrive S**. Предусмотрен и ручной режим, семь виртуальных передач можно отщелкивать селектором или кнопками на руле.

Дешево и сердито

Пока ее мало кто видел, но все о ней слышали. Новая модель АВТОВАЗа ожидается в конце года: ВАЗ-2190 «Гранта», итог проекта «Low cost» («лоу кост», низкая стоимость). Как сложится ее судьба, гадает Вячеслав Субботин.

ВМЕСТО «ЖИГУЛЕЙ» И «САМАРЫ»

Новая машина нужна заводу словно воздух, ведь дни «жигулей» и «самар» сочтены. На пике ажиотажного спроса в 2008 году иномарки положили было продукцию АВТОВАЗа на лопатки. Продажи тольяттинских машин падали, у иностранцев росли. Поэтому тогда активно взялись за новый «Проект С» и повели разговоры о более дешевом варианте low cost (ВАЗ-2190) на базе одной из существующих моделей. По идее, ВАЗ-2190 должен стать полноценной заменой «Самаре», «Жигулям» да и «Калине». Прародителем «Гранты» можно считать удешевленную до предела версию «Калины» с дерматиновыми сиденьями. Но когда построили прототип, поняли: таким предложением спрос не поднять – надо менять и внешность, и, видимо, коечто в конструкции.

Работу над проектом подхлестнул кризис. Продажи «Калины» (базовое авто для «Гранты») не просто упали – рухнули до уровня около 3000 машин в месяц. Для завода, рассчитанного на ежемесячный выпуск 18 300 автомобилей (220 тысяч в год),– катастрофа. Если бы не программа утилизации… Но она не вечна. В любом случае срочно нужно новое предложение для самого привлекательного сегмента рынка!

ДОМЫСЛЫ ЗЛОПЫХАТЕЛЕЙ

Кознями дьявола в обвале продаж поволжские менеджеры называли низкие таможенные пошлины на иностранные авто. Подняли. Правила промышленной сборки иностранных авто в России ужесточили. Но… «тянут на дно боль и грусть»! Хотя завод, где строят «Калину», самый что ни на есть современный. Один только окрасочный цех «Айзенманн» чего стоит! А напольный конвейер, роботы? Да и чем же плоха «Калина» – основа будущей «Гранты», серийного автомобиля-2011? Кузов – крепче не бывает. Мощные пороги бульдозер не сомнет. Подшипники передних ступиц – от танка, ни одна яма их не разрушит, не то что у нежных иномарок. То же будет и на «Гранте». Согласен, и даже добавлю, что и конструкторы толковые, и НТЦ с аэроклиматическим комплексом один из лучших в мире, да и на конвейере трудятся отменные мастера, не хуже, чем на заводах «Фольксвагена» или «Ситроена» в Калуге.



«Лада-Гранта», она же ВАЗ-2190, – пока прототип. Но главные цели определены: подальше от «Калины», пониже стартовая цена и значительно выше – в богатой максимальной комплектации.



«Гранту» сооружают на базе «Калины», но у нее больше багажник, иные задняя и передняя части. Ради лучших ездовых качеств, возможно, изменят подвеску: поставят спереди треугольные рычаги, бочкообразные пружины с переменным шагом, стойки амортизаторов наклонят на больший угол.

Обратите внимание на фонари: один только с противотуманной секцией, другой с «окошком» заднего хода. Способ удешевить машину? И зачем номер закрепили на бампере, как на «десятке»? Там он пачкается и не читается. Посмотрите, сколько места на крышке багажника!

Сомневаюсь, что «Гранта» выручит АВТОВАЗ. Ведь у него есть хорошее начинание – R90. На платформе R90 можно соорудить массу привлекательных моделей от low до maxi и избавиться от порочных схем поставок низкосортных комплектующих. Боюсь, «Гранте» не быть ни дешевой, ни надежной, ни популярной. Впрочем, могу ошибиться, чему буду рад, честное слово.

Все правда, только результат, мягко говоря, не впечатляет. То реле залипнет – машина не заводится, то подшипник загудит – попался бракованный. Антифриз потек – хомутик не держит, печка не греет. «Гранта» вряд ли лишится фирменных черт – попробуй смени поставщика на нерекомендованного! В крупном бизнесе свои правила.

Вот этот бизнес и вопрошает: «калины» не берут, «приоры» и «самары» продаются кое-как, на что жить будем?

«Low cost – вот наше спасение», – отвечают маркетологи, искренне не понимающие, зачем в машине инструмент, если есть мобильник. Нужен новый продукт с мощным конкурентным преимуществом – пониженной ценой. «Калину», дискредитировавшую доброе имя, выкорчевать, а на ее месте посадить новое «дерево» с новым же именем. Отличный ход, опробованный не одним поколением автопроизводителей. Вот только где взять саженец? Акционер «Рено», кроме универсала «Дачия», более ни на что не соглашается, других и вовсе нет. Значит, где там наше полено? Выстругаем новое личико, нарастим задок и назовем, допустим, «Березой». Кто опознает родителя? Озвучим цену: от 299 тысяч рублей. Или от 199 тысяч – не важно. В продаже их все равно не встретить, а цена запомнится. На нее непременно пойдет покупатель. В салоне продавец-златоуст уговорит его на множество опций, от кондиционера до «эксклюзивных» дисков, и продаст этот low cost в два раза дороже. Вот вам и прибыль.

В РАЗДЕВАЛКЕ

Но это позже, а сейчас нужно найти резервы удешевления. Зачем легкой машине усилитель руля? Долой его, и в кармане уже 7 тысяч. Вместо него рулевой механизм от «десятки» без усилителя, который нынче некуда пристроить. Можно отказаться от электростеклоподъемников (полторы тысячи рублей), подголовников на заднем сиденье (тысяча рублей), тканевую обивку сидений и салона заменить пластмассой и кожзаменителем (еще тысяча), снять все коврики и шумоизоляцию (пусть 3 тысячи). Даже если сами сиденья поставить вроде тех, что на стадионах, больше 15 тысяч не наскребешь. Ведь не заменишь же стартер кривой рукояткой! Ну, отнимем еще часть торговой наценки – и получим, считаю, минус 30 тысяч от цены нынешней «Калины».

А теперь давайте прибавлять. Для производства понадобится новая оснастка: штампы для стальных деталей, пресс-формы для пластмассовых. Все это стоит немалых денег, а как отбивать затраты, если еще и скидку делать?

Кроме того, завтра же конструкторы предложат улучшить ездовые качества проекта ВАЗ-2190, унаследованные от «Калины»: посредственные курсовую устойчивость и управляемость. Значит, новые расходы. И привлекательная цена пала их жертвой.

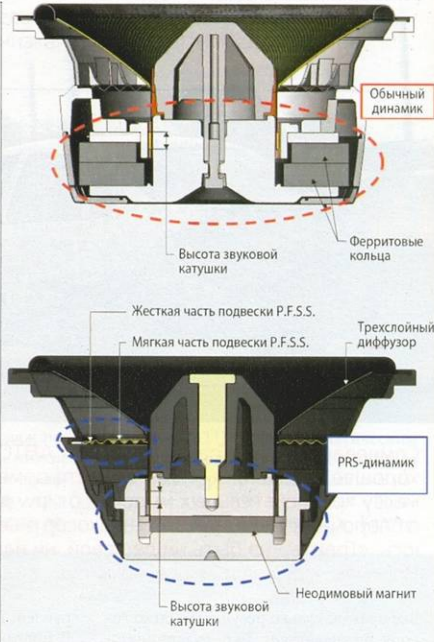
Наш автомобилист стал разборчивым и свои деньги считать умеет. И выбор у него богатый. Продавать «Гранту» за рубеж? Во-первых, вряд ли найдется для нее ниша, а во-вторых, есть уже продукт с именем Granta – английский журнал о литературе, издающийся еще с XIX века. Вот если бы наша «Гранта» появилась в то время, цены бы ей не было. **ЗР**

***От редакции.** Высказанное мнение, конечно же, не претендует на абсолют. Мы заинтересованы в дискуссии: ждем ваших откликов. И пусть они помогут «Гранте» стать тем, что ждут потребители.*

Чистый и громкий

Меломаны и аудиофилы всегда стремились наслаждаться чистым мощным звуком, будь то дома на диване или в автомобиле. Производители динамиков шли им навстречу, вот только самые лучшие громкоговорители обычно оказывались не такими уж громкими при равной подведенной мощности сигнала. Иными словами, высокий КПД был вечным врагом чистого звучания. Сегодня, казалось бы, сделать усилитель на многие сотни ватт не проблема, но как быть… с расходом топлива и выбросами CO_2? Производители авто давно стоят на коленях перед экологами, и каждый сэкономленный грамм бензина у них на счету! Вероятно, на «Пионере» руководствовались и этими соображениями, разрабатывая новую линейку динамиков PRS. В чем их отличия от обычных громкоговорителей, посмотрим на примере НЧ-громкоговорителя, потребляющего львиную долю мощности усилителя.

Первым делом разработчики обратили внимание, конечно же, на магнитную систему: чем больше магнитный поток, пронизывающий звуковую катушку, тем меньше потребляемая мощность (а в итоге и расход топлива!) и тем громче будет звук при той же подведенной мощности. Поэтому ферритовые кольца заменили дисковым неодимовым магнитом. Мало того, что он сам по себе сильнее намагничивается, так в результате еще и вся система стала компактнее, а поле практически полностью сконцентрировано внутри (уменьшилось рассеивание). В цифрах индукция выросла с 550 до 670 мТ, плотность магнитного потока в зазоре – аж на 29 %. Длина магнитного зазора, в котором ходит катушка, тоже подросла: 14,5 против 12 мм. Эта характеристика имеет значение для чистоты звучания: если катушка при колебаниях диффузора приближается к краям зазора, возникают неприятные для слуха нелинейные искажения. Поэтому разработчики стараются сделать высоту катушки минимальной (кстати, в серии PRS она тоже уменьшилась), а длину зазора максимальной.



Старая и новая конструкции НЧ-динамика в разрезе: эволюции без революций.





Диффузор из некогда картонного стал технологически сложным «слоеным пирогом».



Услаждающие взыскательный слух динамики рождаются в заботливых руках девушек и роботов.

Остальные новшества экологов уже не касаются, но будут оценены меломанами. Итак, новая запатентованная подвеска диффузора P.F.S.S. (Progressive Flex Suspension System) позволила уменьшить резонансную частоту с 60–70 до 45 Гц. Это не только улучшило воспроизведение басов, но и развело резонансы динамика… и двери автомобиля, исключив неприятное дребезжание последней. Наконец, существенно выросла жесткость самого диффузора, ибо теперь он стал многослойным: на толщине 5,5 мм уместились наружные слои из арамидных нитей и стекловолокна и внутреннее заполнение из вспененного полипропилена. Это необычайно легкая и прочная конструкция.

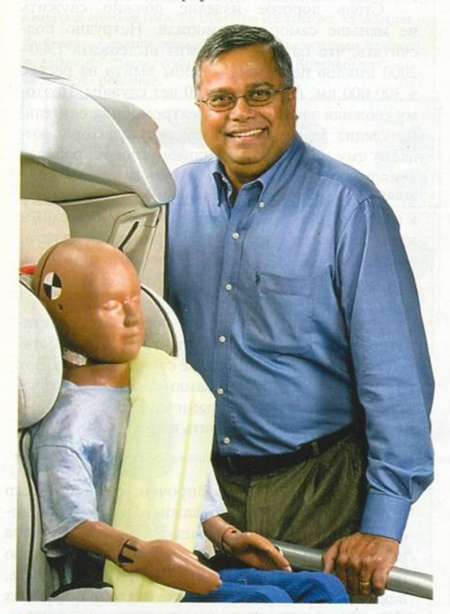
Перед нами эволюция, но не революция. А что думают на «Пионере» о новых принципах излучения звука с помощью вибрирующих панелей кузова, например потолка? Специалисты исследовательского центра в Тэндо рассказали нам, что пока добиться таким способом чистоты звука не удается, так что отличные динамики еще долго будут предметом вожделения аудиофилов!

«Форд» надувает ремни

Ремень безопасности иногда представляет опасность! К такому выводу пришли на «Форде», изучив последствия столкновений на больших скоростях. Нет, без ремня там вообще были бы только трупы, а так – травма малой или средней тяжести, обусловленная концентрацией усилия на узкой полосе ленты. Особенно это относится к детям, чаще всего сидящим в специальном кресле, закрепленном на заднем сиденье.

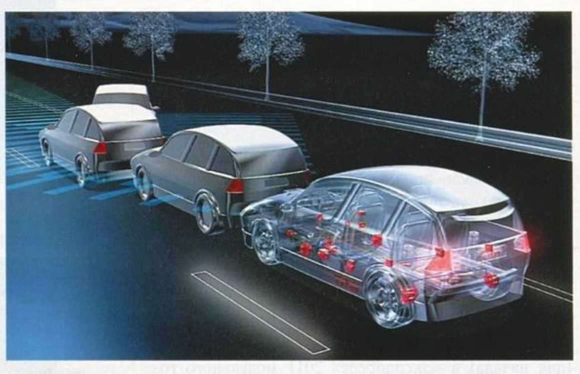
Шрини Сандараян, руководитель исследовательской группы «Форда», предложил установить (для начала) в «Эксплорере» 2011 модельного года надувные ремни (давно известные специалистам, но не нашедшие практического применения), или, в буквальном переводе, «ременные эйрбеги». Они раздуваются при столкновении в течение 40 мс и распределяют давление на впятеро бо́льшую площадь. Кроме того, такой ремень лучше фиксирует седока в нужном положении. Горячо от пороховых газов не будет: внутрь трубчатого ремня поступает холодный сжатый газ из баллончика, расположенного под подушкой сиденья.

Что касается натурных испытаний (не на стенде), то пока такие авто в аварии не попадали. Но в обычных условиях новый ремень ощущается более мягким и комфортным, чем штатная лента.



Манекен при крэш-тесте чувствовал себя отлично, как и руководитель группы разработчиков ремня-эйрбега д-р Сандараян.

Вниз по классам



Кто бы мог подумать, что самая дорогая «коробочка» в автомобиле – радар!

Автоматические системы торможения мы описывали не раз, но, как правило, в качестве дорогих опций еще более дорогих авто. Положение может, однако, измениться. Напомним вкратце суть. Речь идет об отслеживании дистанции до впереди идущего автомобиля, распознавании опасного сближения, предупреждении водителя и умеренном автоматическом торможении для уменьшения тяжести последствий ДТП.

Оказывается, самый дорогой узел подобной системы, которую фирма TRW назвала Collision Mitigation Braking (CMB), вовсе не умная электроника, а «электронный глаз» – радар, работающий на частоте 77 ГГц. Альтернативой ему стал новый 24-гигагерцевый радар AC100, который вдвое дешевле. Это открыло всей системе путь вниз по классам, и теперь полезный помощник может появиться во вполне демократичных (в смысле цены) автомобилях. Правда, возможности его ограничены автоматическим снижением скорости на 20 км/ч. Иными словами, в вяло текущей пробке вы избежите столкновения, даже если будете читать газету на ходу, а вот на большой скорости лишь уменьшится тяжесть последствий.

Энергозатраты

Электромобили уже выехали на улицы европейских и американских городов, вызвав к жизни немногочисленные пока зарядные станции-колонки. Разработчики единодушно предрекают таким машинам светлое будущее, но на пути к нему тяжким камнем улеглись аккумуляторные батареи. Оказывается, для пробега без подзарядки 100–150 км она должна накопить около 35 кВт·ч энергии. Самые современные литий-ионные батареи такой емкости весят 350 кг и занимают 350 л объема, а это багажный отсек «Гольфа». Еще интереснее посмотреть на стоимость киловатт-часа, запасенного в них: поставлена задача снизить ее к 2015 году до… 350 евро. Иными словами, вся батарея обойдется примерно в 12 000 евро! А ведь клиенты настаивают: модели с пробегом менее 200 км не предлагать. Так что смело умножайте литры, вес и цену на два.

Литий-ионная батарея SB LiMotive (совместное предприятие «Боша» и «Самсунга») только выглядит как простая коробочка. Внутри, кроме собственно банок, нашлось место и для бдительной электроники.



Столь дорогое изделие должно служить не меньше самого автомобиля. Нетрудно подсчитать, что батарее надлежит выдержать 1500–2000 циклов перезаряда, чтобы выйти на ресурс в 300 000 км. А это около 10 лет службы. Поэтому сложная электроника электромобиля бдительно следит за самочувствием аккумулятора, создавая ему поистине тепличные условия: рабочая температура не должна выходить за пределы 35–40 °С. Холод ведет к уменьшению отдачи, жара – к сокращению срока службы. А если микросхемы вдруг дадут сбой, на выручку придет так называемый Shut-Down-сепаратор, который автоматически прекратит движение электронов в ячейках при сильном перегреве.

Впрочем, если удастся обеспечить достаточно высокий спрос на электромобили, батареи в массовом производстве станут дешевле. Вот только пока получается замкнутый круг: малый пробег обуславливает ограниченный спрос, а он, в свою очередь, не дает сбить цену.

Вечный поршень

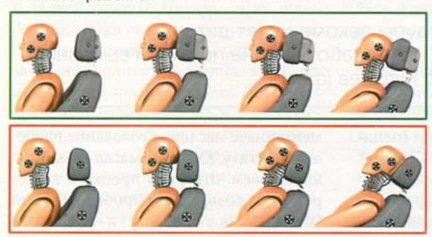
В лексиконе моторостроителей появилось новое слово: EcoTough. А придумал его д-р Франк Дёрнебург из компании «Федерал Могул». Речь идет о новом покрытии поршня, которое является одновременно и экологичным, и сверхтвердым. Настолько, что износ поршня практически прекращается. Впрочем, он и без того нынче невелик. Гораздо важнее, что коэффициент трения между покрытием и стенкой цилиндра уменьшается на 18%, что приводит к снижению расхода топлива на 0,8%. Вот вам и экологичность, ведь аппетит двигателя нынче меряют в граммах CO_2. Состав нового покрытия держат в секрете, но нам удалось узнать: оно содержит графит, дисульфид молибдена и углеродные волокна.

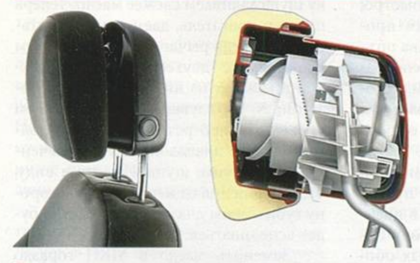
Подзатыльник

Травма шейных позвонков при наезде на автомобиль сзади весьма распространена. Настолько, что лечение ее последствий обходится медицинскому страхованию Европы в круглую сумму: 10 млрд. евро ежегодно. А ведь нужно всего лишь вовремя подпереть затылок подголовником. Поэтому и появляются все новые конструкции подголовников, автоматически выдвигающихся вперед при ударе сзади. Очередная новинка представлена концерном «Джонсон контролс». Точнее, их сразу две, под общим названием riACT. У обеих подушка подголовника выстреливает вперед примерно на 50–54 мм, но механизм активации разный. В первом случае спусковой крючок тянет трос, проходящий внутри спинки. А за него дергает механизм, воспринимающий движение таза седока назад при ударе. Весь процесс длится около 50 мс, причем в тестах этот «реактивный» подголовник набрал 3,7 балла из возможных четырех – лучший на сегодня результат.

Второе устройство названо «про-активным». Тут не обошлось без пиротехники: она выбивает блокирующий пружину болт по команде датчиков-акселерометров. В итоге подголовник упирается в затылок уже через 25 мс после регистрации удара. Преимущество этой конструкции не только в быстроте реакции – ее срабатывание не зависит от массы и комплекции седока. Так что среди множества «стреляющих» подголовников может появиться новый лидер, притом из той же команды.

Зеленым цветом отмечено поведение новинки, предотвращающей травму шейных позвонков. Красный цвет – «обычное» решение.





В системе re-active riACT (слева) через полую стойку подголовника проходит трос к управляющему механизму, а в pro-active riACT (справа) работает пиропатрон, спрятанный в подушке, движение же вперед происходит благодаря сжатой мощной пружине.



Самолечение

Его врачи не одобряют, но, тем не менее, кое-какие процедуры рекомендуют делать самостоятельно. Так и с обслуживанием «Хёндай-Туссан»: часть работ вполне по силам выполнить самому. Какие и как, подскажут Игорь Козлов и Александр Кульнев (фото).

ЛАСКОЙ И СМАЗКОЙ

Для замены масла в двигателе придется снять защиту моторного отсека – в штатной нет отверстий для доступа к сливной пробке и фильтру. Вывертываем пять болтов под ключ «на 12» и извлекаем два пистона. Берегите глаза: обычно с защиты осыпается грязь. Пробку откручиваем ключом «на 17», а фильтр – любым из съемников, ведь места для маневра достаточно.

Прежде чем менять антифриз, запаситесь новой сливной пробкой радиатора. Она пластиковая, со временем усыхает, и надежно завернуть ее на место получается редко. Если новой пробки нет, то старую лучше вовсе не трогать, а слить жидкость через нижний патрубок радиатора, сняв предварительно хомут.

Здесь же расположены шланги теплообменника АКП, через которые дилеры меняют масло с помощью специальной установки (ATF Fluid Charger). Подсоединив к ней те самые шланги, одновременно удаляют старое масло через один из них и заливают свежее через другой. Получается быстро, но расточительно – приходится прогонять через систему полтора-два объема масла. Поэтому некоторые специалисты используют другой прием, который мы и рекомендуем. Тем более что при этом установка не нужна – ее роль выполнит насос самой коробки.

Делаем так: снимаем нижний шланг с теплообменника и, пустив двигатель, переводим селектор в позицию *N* («нейтраль»). Даем мотору поработать, но только на холостых оборотах и не более минуты. Если все масло вытекло раньше (появились пузырьки воздуха), немедля глушим двигатель! Важно не прозевать этот момент, иначе масляное голодание навредит агрегату. Остатки масла из коробки сливаем, отвернув пробку в картере. Затем возвращаем пробку на место (момент затяжки 32 Н·м) и через трубку щупа заливаем свежее масло. Теперь пускаем двигатель, даем ему прогреться и, переведя рычаг селектора по всем позициям с двухсекундной задержкой в каждой из них, оставляем в позиции *N*. Не глуша мотор, проверяем уровень: на прогретом агрегате он должен быть в диапазоне *HOT*, отмеченном на кончике щупа. Имейте в виду, что отклонения от него в любую сторону губительны для агрегата – масло будет вспениваться.

Заменить масло в МКП гораздо проще, справитесь без подсказок. Ничего сложного и с редукторами. Переходя от переднего к заднему, не забудьте проштрицевать единственную кре-

Hyundai Tucson

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДЕБЮТ: 2004 год, Чикаго.

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 2,0 л, 141 л.с. (участник теста); 2,7 л, 175 л.с.; дизельные с турбонаддувом, 2,0 л, 113–140–150 л.с. (разные настройки и давление наддува).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5, М6 (только для дизеля) или А4 (участница теста).

ПРИВОД: передний или полный (с частичным или полным подключением заднего моста).

КОМПЛЕКТАЦИИ: ВН 004 102Е; ВН 004 303Е; ВН 104 101Е; ВН 104 303Е; ВН 104 406Е.

ЦЕНА В АВГУСТЕ 2010 ГОДА: от 999 000 рублей (модель снята с производства, поэтому цены зависят от спроса в конкретном регионе).

стовину. Возможно, для этого понадобится отсоединить фланец кардана, чтобы раскрыть шарнир на достаточный угол и подобраться носиком шприца к пресс-масленке.

КАРДИОХИРУРГИЯ

Меняем свечи: ключом «на 10» выкручиваем два болтика декоративной накладки двигателя и вынимаем из колодцев наконечники проводов. При сборке их сложно спутать – на каждом проводе и выводе катушек есть маркировка номера цилиндра. Свечи под ключ «на 16». Но столь просто лишь на рядной «четверке», которой и оснащен тестовый автомобиль. На V6 сложнее, поскольку доступ к задней головке (мотор стоит поперечно), мягко скажем, затруднен: надо снимать впускной коллектор. Не обязательно полностью, достаточно его приподнять после того, как отвернете крепеж, и зафиксировать в этом положении, подставив под «паук», например, отвертку. Теперь, орудуя составным инструментом, свечи худо-бедно сможете заменить. Есть и другой путь, сверху, – снять «жабо» и механизм стеклоочистителя. Впрочем, оба пути тернисты.

С воздушным фильтром справились быстро. Бывает, элемент накрепко прилипает к корпусу – в этом случае аккуратно отделите его отверткой. На V6 проверьте в довершение затяжку хомута гофра к дроссельному узлу, иначе при малейшем подсосе воздуха движок начнет хандрить.

Топливный фильтр спрятан внутри погружного насоса, в бензобаке. Лючок в полу под одинарной секцией подушки заднего сиденья предусмотрен, а вот нормальный доступ к нему – нет. Все дело в декоративных накладках петель подушки, которые надо снять для доступа к крепежу самих петель. Однако эти пластмассовые детальки со столь мощными зацепами, что не обломить их почти невозможно. Вот и мы, как ни осторожничали, все же сломали пару усиков. Зато дальше пошло веселее. Фланец насоса закреплен на баке обычными гайками (не нужен спецключ), да и извлечь картридж фильтроэлемента не сложнее обычного. Главное – работать в тепле, чтобы не обломить пластиковые защелки корпуса насоса.

Навесные агрегаты приводят три ремня, все без автоматических натяжителей. И это плохо, поскольку за неимением опыта недолго ошибиться в настройке. Если уверены в своих способностях, снимите защиту моторного отсека и правый грязезащитный щиток (четыре болта под ключ «на 10»). Тогда откроется доступ к натяжному ролику компрессора кондиционера. Ремень ГУРа натягиваем из-под капота самым бесхитростным способом: ослабив крепеж, смещаем насос монтажкой или мощной отверткой. Хуже всего доступ к ходовому винту генератора – что сверху, что снизу приходится работать на ощупь. В общем, за эти операции существенно снижаем оценку. А ведь без них не обойтись при замене привода ГРМ.

Уж если разобрались с поликлиновыми ремнями, то и с ГРМ справитесь. Единственная задача – снять опору силового агрегата, иначе не извлечь крышки кожухов да и сам ремень. Зато дальше без курьезов: на всех шкивах есть фиксирующие штифты и метки, позволяющие верно собрать привод, а натяжной ролик снабжен полуавтоматическим натяжителем. Важно только после первой настройки провернуть коленвал на пару оборотов и вторично проверить натяжение. Обычно, когда ремень окончательно уляжется, требуется корректировка.

ПРОФОСМОТР

С остальными работами в рамках планового ТО особых трудностей не испытали. По крайней мере, с заменой колодок. Важно лишь правильно их установить: и спереди и сзади пластина-пищалка предельного износа должна оказаться на внутренней колодке сверху. Момент затяжки колесных гаек 110 Н·м.

Замене лампочек в правой фаре ничто не мешает. С левой чуть сложнее – для удобства сняли впускной тракт к воздушному фильтру двигателя, вынув два пистона. Фонари для замены ламп пришлось снимать, а для этого понадобился инструмент. К сожалению, такая схема становится нормой для большинства современных машин.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	60
Фильтр салона	15*
Ремень ГРМ	60
Поликлиновые ремни	60
Масло в АКП/МКП	45/45
Масло в раздаточной коробке/редукторах мостов	45/45
Жидкость ГУРа	–*
Антифриз в системе охлаждения	45
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

*Проверка, замена по состоянию.

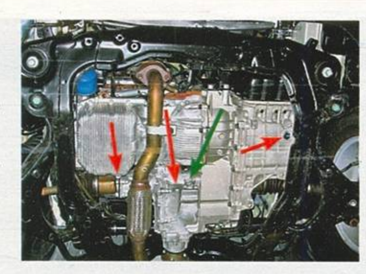
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

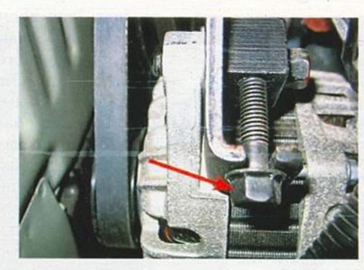
Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	720
Диагностика ходовой части и тормозов (с использованием стенда)	1900
Замена масла и фильтра двигателя	770
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	310/1240/310
Замена ремня ГРМ	6200
Замена поликлиновых ремней	1860
Замена охлаждающей жидкости	1240
Замена масла МКП/АКП	770/1200
Замена масла в раздаточной коробке/заднем мосту	620/620
Замена тормозных колодок передних/задних	1860/1860
Регулировка углов установки колес	1800
Нормочас	1550

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Щетки стеклоочистителей передние/задняя	2100/590
Масло в двигатель (6 л)	2380
Ремень ГРМ с роликами	6370
Масло АКП (8 л)	2640
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	260/630/1180/980
Свечи зажигания (комплект, 4 шт.)	620
Ремни поликлиновые (3 шт.)	1690
Сливная пробка радиатора двигателя	70
Тормозные колодки передние/задние (в комплекте с крепежом и пластинами)	3800/3070
Тормозные диски передние/задние	4700/4520

Фильтр двигателя найдете без подсказок. Сливные пробки мотора, углового редуктора и АКП отмечены красными стрелками, заливная пробка редуктора – зеленой.





Сложнее натянуть ремень генератора – из-за плохого доступа к регулировочному винту (стрелка). А ведь это важнейший привод, от которого работает насос ГУРа.

Если доступу к пресс-масленке мешают вилки крестовины, отсоедините фланец кардана. Желательно его пометить относительно ведущего вала, чтобы не допустить дисбаланса.





Для замены воздушного фильтра отстегиваем четыре защелки и поднимаем крышку. Отведя ее в сторону, насколько позволяет гофр дроссельного узла, протираем полость корпуса.

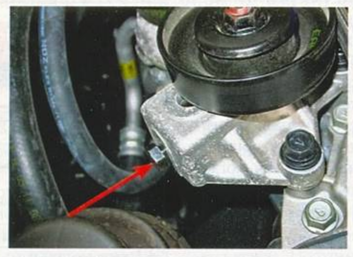
Пробки редуктора заднего моста лучше откручивать головкой с малыми фасками. Накидным, а тем более открытым ключом легко сорвать низкие грани пробок.

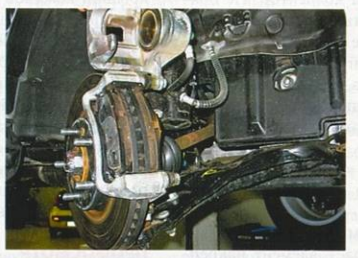




Отвернув болты петель левой секции заднего сиденья, поднимаем подушку и фиксируем ее ремнем безопасности. Сняв лючок в полу, получаем прекрасный доступ к топливному насосу.

Натягиваем ремень кондиционера: ослабив гайку натяжного ролика, вращаем ходовой винт (показан стрелкой). Еще раз проверьте натяжение ремня после того, как крепеж будет затянут.





Меняя передние колодки, выкручиваем ключом «на 14» нижний болт направляющей, придерживая ее ключом «на 17». На каркас внутренней колодки ставим новую пластину из ремкомплекта.

Ослабив два болта (показаны стрелками), смещаем насос ГУРа монтажкой, добиваясь нормального натяжения ремня. Бывалым автолюбителям этот прием хорошо известен.





Задний тормоз: для доступа к колодкам ручника снимаем скобу, вывернув ключом «на 14» два болта ее крепления (стрелки). Удобнее использовать многогранный накидной ключ.



Прежде чем снимать диск-барабан (здесь он уже снят), извлеките из него резиновую заглушку и сведите колодки ручника, вращая шлицевой отверткой эту корончатую гайку.



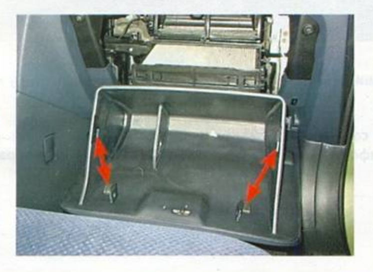
Патроны ламп поворотников в светло-сером окрасе, а габариток в черном (показаны стрелками). Лампа Н4 находится под колпаком (отмечена овалом). Доступ приемлемый.



Перед тем как добраться до крепежа противотуманки и, сняв ее, поменять лампу, вынимаем оправу фары. Без потерь не обошлось: сломали одну из семи защелок. А как в мороз?



Фонари для замены ламп надо снимать. Отвернув крепеж, подаем фонарь строго перпендикулярно оси машины: только так сумеете избежать поломки фиксирующих усиков (стрелки).



Меняем салонный фильтр: вынув два ограничителя из лотка бардачка (стрелки), откидываем его вниз и снимаем фиксатор тросика демпфера. Остается снять лючок и извлечь фильтроэлемент.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Для фильтра подойдет любой съемник – Нужно снимать защиту картера	4
Замена воздушного фильтра	+ Не нужен инструмент – Порой фильтроэлемент накрепко прилипает к корпусу	4,5
Замена топливного фильтра	+ Не нужен специнструмент – Сложно снять накладки петель подушки, не повредив их	3
Замена свечей зажигания	+ Приемлемый доступ – Бывает сложно вынуть свечные наконечники, залипшие в колодцах	4
Замена поликлиновых ремней	+ Есть ходовые винты в приводе генератора и кондиционера – Сложный привод, нет автоматических натяжителей	2,5
Замена ремня ГРМ	+ Имеются метки и фиксирующие штифты на шкивах – Надо вывешивать силовой агрегат для снятия опоры	–**
Замена ОЖ двигателя	+ Приемлемый доступ к сливной пробке на радиаторе – Пластиковая пробка подвержена старению	4
Замена масла в АКП	+ Есть щуп и сливная пробка. Отработанная методика замены – Нет	–**
Замена масла в раздаточной коробке и редукторах мостов	+ Хороший доступ к пробкам – Нужен разный инструмент	4
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция механизмов – Затруднен доступ к нижнему болту задней скобы	4
Замена салонного фильтра	+ Хороший доступ, не нужен инструмент – Нет	5
Замена ламп в головных фарах	+ Не нужен инструмент – Затруднен доступ к лампам в левой фаре	4
Замена ламп в фонарях	+ По сути, нет – Фонари надо снимать, необходим инструмент	3,5
ИТОГ	Пожалуй, лишь с заменой ремней возникнут сложности при самостоятельном обслуживании. В очередной раз огорчила корейская традиция – снимать фонари для замены ламп.	

*Авто с мотором 2,0 л и АКП в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6).

**Нет объекта для сравнения (у «Шевроле-Нива» привод цепной, а коробка механическая).



Благодарим компанию «Автомир» в Марьино (Москва) за содействие в подготовке материала.

Как знать

Приемы работы мастеров-ремонтников зачастую универсальны – и годятся для многих автомобилей. Это показавает Владимир Арбузов на примере обслуживания «Шкоды-Фабия» с двигателем 1,2 л.

Даже за простейшие операции вроде смены масла в двигателе, ремня генератора, воздухофильтра или предохранителя дилер назначает высокие цены. Если вы не прочь поработать своими руками, на таких операциях удастся немало сэкономить. О многих нюансах в руководстве по эксплуатации нет ни слова – постараемся восполнить пробелы.

ЗАМЕНА МАСЛА В ДВИГАТЕЛЕ

Пробку картера двигателя отвинчиваем шестигранником «на 6», а пластиковый корпус масляного фильтра – ключом «на 36». (Фото 1.) Таким прежде комплектовали машины ГАЗа и УАЗа, сегодня найдете его в магазине запчастей для грузовиков. Чтобы не облить двигатель маслом, подложим под фильтр тряпку. Немного отвернув его, ждем минут пять, пока стечет масло. Дальше самое интересное. Сменный элемент зафиксирован в корпусе таким образом, что просто так его не вынешь. Откроем секрет: в корпусе он защелкнут на замок. Однако если постучать донышком пластикового корпуса с «гайкой» по дереву, то не только избежите сглаза, но и корпус не расколете! При этом фильтр сойдет с замка, немного приподнимется и его можно будет без труда извлечь. Новый элемент вставляем в корпус до упора. Затем смазываем маслом резиновое кольцо на корпусе и завертываем его на место.

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР

Бумажный элемент воздушного фильтра рекомендуется менять через 60 тыс. км, но забиться пылью и пухом он может гораздо раньше. Если в промежутках между ТО элемент чистить пылесосом, то он действительно прослужит весь положенный срок.

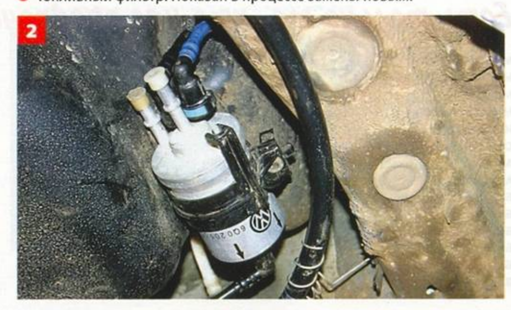
ТОПЛИВНЫЙ ФИЛЬТР

Он установлен снизу на днище автомобиля. Чтобы при замене свести к минимуму бензиновый «душ», вынимаем предохранитель EF-30 бензонасоса и заводим мотор. Когда он выработает топливо и заглохнет, избыточного давления в системе не будет. В старом фильтре останется немного топлива, поэтому, снимая с него трубки, быстро надеваем на штуцеры колпачки, снятые с нового. (Фото 2.)



1 Ключом «на 36» отвертываем масляный фильтр.

2 Топливный фильтр. Показан в процессе замены новым.





Если нет шестигранника «на 17», изготовим приспособление.

Подтягиваем ремень генератора (гнездо под ключ TORX 50 ниже натяжного ролика).



ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА В КОРОБКЕ ПЕРЕДАЧ

Пробки картера коробки передач, заливную и сливную, вывинчиваем шестигранником «на 17». Если нет такого ключа, на болт с такой же головкой навертываем несколько гаек. (Фото 3.) Вставляем это приспособление в пробку и отвинчиваем ее обычным ключом. Уровень масла проверяем пальцем через верхнее отверстие. Если в дальнейшем планируете обслуживать машину самостоятельно, пробки не мешает доработать, вставив в них высокие, выступающие гайки и обварив внутри. Так будет гораздо удобней.

ЗАМЕНА СВЕЧЕЙ

В свечных колодцах двигателя скапливается немало песка. Чтобы при замене свечей он не оказался в цилиндрах, сначала хорошенько продуйте колодцы. Это легко сделать автомобильным компрессором, вставив в его шланг трубку, немного сплющенную с одного конца. Подойдет и простой насос с такой трубкой.

ЗАМЕНА РЕМНЯ ГЕНЕРАТОРА

Ремень генератора натянут подпружиненным роликом. Если на поверхности ремня появились трещины, а по краям лохматится корд, пора менять. Но тут есть маленький секрет: гнездо для ключа TORX 50 находится под натяжным роликом и скрыто от глаз, поэтому лучше прежде нащупать это отверстие пальцем. Вставив ключ, поворачиваем его против часовой стрелки, преодолевая усилие пружины. (Фото 4.) Ролик отходит назад. Удерживая его ключом, снимаем старый ремень, взамен ставим новый.

РЕГУЛИРОВКА СВЕТА ФАР

Проверить и отрегулировать свет фар можно на любой ровной стене или заборе с ровной площадкой перед ним. Ставим в пяти метрах от импровизированного экрана автомобиль. Рисуем мелом горизонтальную линию. Можно заменить ее скотчем и т. п. – главное, чтобы линия располагалась на 65 мм ниже центров фар. Отметим на ней эти центры и от них проведем две дополнительные линии вправо и вверх под углом 15 градусов. Регулятор корректора фар ставим в положение «0». Верхняя граница ближнего света фар должна совпадать с этими линиями.

ЗАМЕНА ЛАМП В ФОНАРЕ

Для замены ламп в заднем фонаре его надо снять. Значит, придется открутить «лысую», с круглой головкой, пластиковую гайку. Здесь без денег не обойтись, точнее, без монетки – ею, вставив в шляпку, и отвертываем эту гайку-загадку. Сняв фонарь, меняем лампочку. Теперь это совсем просто.

ФОНАРЬ ОСВЕЩЕНИЯ НОМЕРНОГО ЗНАКА

Чтобы его снять, понадобится отвертка TORX T10 и... бельевая прищепка. Отверткой вывинчиваем винты, вынимаем фонарь. Его провод очень короток и едва вытягивается, поэтому сразу же, чтобы не «сбежал», прихватим его прищепкой. (Фото 5.) Теперь можно безбоязненно отсоединить фонарь от разъема – последний не скроется в мрачной бездне пятой двери!

ЗАМЕНА ЛАМПЫ В ПЛАФОНЕ САЛОНА

Стекло в плафоне сидит прочно. Чтобы не расколоть, поддеваем его негодным CD. Если делать это традиционно, то есть отверткой, плафон с большой вероятностью сломаете, а диск как раз то, что нужно. Кстати, плафон светит тускло, поэтому стоит наклеить на его стенки двухсторонним скотчем алюминиевую фольгу. В салоне станет намного светлей.

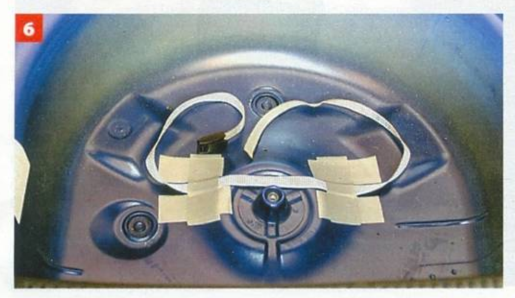
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ЗАДНИХ КОЛЕС

Чтобы снять тормозной барабан, сведем тормозные колодки. Для этого отверткой через отверстие крепления колесного болта надо нащупать и поднять клинышек автомата выбора зазора. (Фото 7.) Барабан при этом устанавливаем в положение, когда два отверстия, что впереди, находятся на одной вертикали. Еще одна щепетильная операция – снять или поставить пружины колодок. Легче всего подцепить их хвостики ключом-крючком для снятия пластиковых колпаков колес. (Фото 8.) Он лежит в инструментальном боксе запасного колеса.

КРЕПЛЕНИЕ ИНСТРУМЕНТАЛЬНОГО БОКСА В ЗАПАСКЕ

Бокс закреплен в запасном колесе ремнем, продетым сквозь отверстия диска. Каждый раз после извлечения колеса бокс надо укладывать заново. Если закрепить ремень скотчем на дне багажного отсека, то он всегда будет под рукой. (Фото 6.) Остается только положить запаску на место, а кончики ремня вытянуть в отверстия диска.

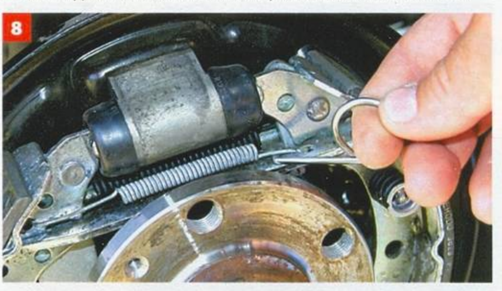




Простая прищепка не позволит этому проводу убежать.

Закрепляем скотчем ремешок инструментального бокса.





Сводим колодки. Заметьте, как при этом располагаются отверстия!

Снять пружины колодок несложно крючком для снятия колпаков.

СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ

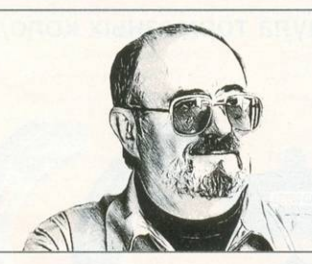
Если сигнал «внимание» горит постоянно, возможно, неисправен концевой выключатель стояночного тормоза. А чтобы подобраться к нему, надо снять с рычага чехол. Тут свой секрет: язычок чехла спрятан снизу. Поднимаем рычаг, короткой прямой отверткой нажимаем на эту секретку и стягиваем чехол. Теперь можно проверить выключатель или даже заменить.

ПРОВЕРКА ДАТЧИКА ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ

Датчик встроен в бачок и сам по себе недоступен, но от его исправности зависит безопасность. Перед проверкой отпускаем стояночный тормоз – он работает на эту же лампу. Открываем крышку бачка, вынимаем сеточку и резиновой грушей откачиваем тормозную жидкость. (При этом на педаль тормоза не нажимать!) Включаем зажигание: если на приборной панели загорится красный сигнал «внимание», датчик исправен. Не горит – проверяем его электроцепи. Возможно, понадобится заменить целиком бачок. После проверки тормозную жидкость заливаем до верхней отметки.

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Если щетки чистят стекло полосами, не стоит сразу их менять. Смоем шампунем грязь, скопившуюся на их рабочей поверхности, после этого они еще послужат. ЗР



Темный угол

В сервисе нередко нарушают технологию регулировки «схода-развала» либо навязывают клиенту ненужные услуги – предупреждает Анатолий Вайсман.

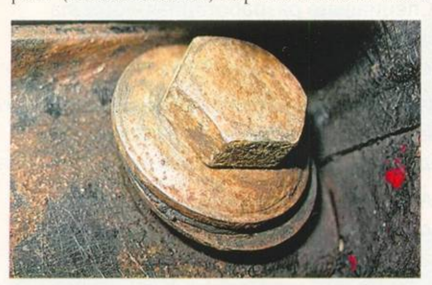
После ремонта подвески и рулевого управления с заменой ответственных деталей автомобиль нуждается в проверке и нередко в коррекции углов установки колес. Не каждому мастеру нравится с ними возиться, особенно если машина старая, крепеж закис и т. д. Вот и заменяют регулировку «обходными технологиями», рассказывая владельцу разные небылицы. Например, объясняют, что, снимая старые наконечники рулевых тяг, внимательно подсчитали число витков резьбы и новые поставили в точности так же, а потому, мол, регулировать незачем. Конечно же, это неправда. Считать витки можно разве что для первой, прикидочной сборки. Регулировка обязательна! Замена реечного рулевого механизма в сборе с тягами тоже требует последующей регулировки.

Нужна регулировка углов при замене деталей или не нужна, подсказывают конструкция машины, здравый ум владельца... и совесть мастера-ремонтника. Пример: износ шаровых опор постепенно меняет углы, однако, если их за время эксплуатации не корректировали, замена новыми вернет геометрию в исходное состояние. Значит, навязывать при этом хозяину «сход-развал» – мошенничество. С резинометаллическими шарнирами (сайлент-блоками) картина немного иная. Но если по мере их износа регулировок тоже не было, установка новых возвращает углы практически в исходное состояние. Если же углы выставляли, то вспомним, что износ резины в шарнирах очень сильно смещает рычаги, так что с новыми сайлент-блоками колеса могут встать, как на телеге захудалого цыгана.

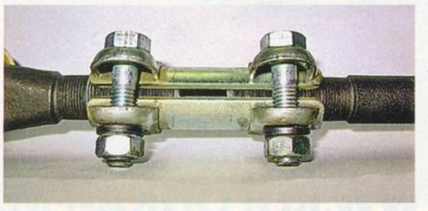
Заменяя рычаги подвески новыми из-за коррозии, опять-таки восстанавливаем исходную геометрию. Но рычаг, погнутый в аварии, – исключение. Он редко страдает в одиночку: тянется металл и других деталей, так что замена одного лишь рычага геометрию машины не восстановит.

Замена средней тяги трапеции, рулевого редуктора и маятникового рычага на углы не влияет. Одну железку меняем на другую, а их основные размеры регламентированы. Лишь однажды в моей практике после замены маятника «семерка» стала пожирать резину. Оказалось, «ушло» схождение! Виновница – «левая» сошка, у которой были не те размеры.

Часто спрашивают, нужна ли регулировка после снятия и установки передних стоек – например, для замены подшипников ступиц. Логика простая. Если в верхнем креплении не предусмотрена регулировка развала, то после снятия и установки стойки регулировать углы незачем (конечно, если болты крепления поворотного кулака к стойке не трогали!). Это же относится к верхней опоре и пружине. С амортизаторами хитрей. Для замены съемного амортизатора удаляем верхнюю опору и пружину стойки, снимаем старый патрон. Ставим в стойку новый – и всё на свои места! Геометрия сохранена. Если же амортизатор несъемный, старую стойку в сборе приходится отсоединять от поворотного кулака, – а после установки новой регулировка обязательна.



Сайлент-блоку конец. Остатки резины между втулками погоды не делают – железки стучат. Заметьте, насколько сместился рычаг подвески!



Чтобы хомуты надежно затягивали разрезную муфту рулевой тяги, их зажимы должны стоять, как показано: строго по прорези в муфте.

КАК РЕГУЛИРОВАТЬ

Регулировка развала проста. Со схождением сложнее: его нужно регулировать, обязательно вращая муфты с обеих сторон, да так, чтобы спица руля оставалась в горизонтальном положении. Лучше всего перед регулировкой зафиксировать руль. Кстати, у современных машин при «кривом» руле может некорректно работать система курсовой стабилизации, что влияет на безопасность движения. Вдобавок перекошенный руль – некрасиво! Но не раз приходилось видеть, как схождение регулировали, вращая муфту только с одной стороны. Коль заказчик постеснялся это заметить, слесарь-халтурщик умывает руки!



Для движения прямо такое положение руля недопустимо. Если это результат «трудов» слесаря, регулировавшего схождение, требуйте исправить ошибку!

На современных иномарках кастер и развал заложены в конструкцию и не регулируются. Остается схождение. На наших машинах все три угла требуют периодической корректировки. Регулировка кастера наиболее трудоемка, по времени часто перекрывает работу с развалом и схождением, вместе взятые, и требует высокой квалификации мастера. Например, на «жигулях» зимой соляная рапа так цементирует крепления нижних рычагов, что без «огневой поддержки» не сдвинуть. Но это риск пожара. Поэтому некоторые сервисы дурят клиента, сводя все к регулировке схождения.

Недавно ко мне обратился владелец ВАЗ-2107 с жалобой на постоянный увод машины. В сервисах его уверяли, что с углами все в порядке. Но на распечатках с компьютерных стендов я заметил расхождение значений кастера более чем на полтора градуса! Ясно, делать не хотели! Да, машина и для нас оказалась трудной. Убили на нее полдня, но «неразрешимую» проблему сняли – увод исчез.

ЧЕМ МЕРИТЬ

Некоторые жалуются: выставили, мол, углы на компьютерном стенде, а машина не держит дорогу. Устал объяснять, что дело не в стендах, а в людях. Да, компьютерная техника дает прекрасную картинку, параметры не надо искать по справочникам, все на дисплее, точность – до угловой минуты! Большинство клиентов в восторге, а для владельца сервиса это важно. Работать на захудалом оборудовании ему не к лицу. Но точность измерений на обычном оптическом стенде и на компьютерном одинаковая, а первый в десятки раз дешевле. Как тут не вспомнить недавний пример! Будучи за рубежом в дилерском центре «Хонды», я не обнаружил электронного стенда регулировки углов и обратился к мастеру. Тот молча подвел меня к четырехстоечному подъемнику. Я спросил: «А оборудование где?». Мастер указал на стол с мерной штангой. «И это все?» – «А куда больше? – услышал в ответ. – На «хондах» мы регулируем только схождение, а точность штанги для этого более чем достаточна!» ЗР

Нюх как у собаки

Как и чем контролируют чистоту выхлопа? Об этом беседуют Геннадий Емелькин и технический эксперт компании «АмЕвро» Сергей Газетин.

Автомобилиста, особенно того, кто самостоятельно проходит техосмотр, газоанализатором не удивишь: на каждом ПИКе контроль токсичности выхлопа – одна из главных процедур государственного технического осмотра, так что этот прибор там прописан постоянно. Но сегодня поговорим о другом применении его в диагностике.

Бензиновый двигатель, сжигая смесь воздуха и топлива, выбрасывает в атмосферу массу продуктов сгорания – как безвредных, так и токсичных. Измеряя концентрации компонентов в выхлопных газах, можно оценить эффективность сгорания, работу нейтрализатора, сравнить относительную производительность форсунок, определить состав смеси, сгорающей в цилиндрах. Правда, последние функции есть не у всех газоанализаторов, но даже самый простой из них – это универсальный прибор, который способен тестировать любые модели автомобилей с бензиновыми двигателями.

Выпускаемые для автосервиса газоанализаторы можно условно разделить на две большие группы: двух- и многокомпонентные. Важный параметр при выборе газоанализаторов – класс точности. По этому показателю они делятся на приборы второго, первого и нулевого классов. Последний обеспечивает наивысшую точность измерений. Двухкомпонентные газоанализаторы способны измерять объемную концентрацию окислов углерода (CO) и несгоревших углеводородов (CH или HC – оба написания верны). Содержание CO позволяет диагносту косвенно судить о составе смеси, правда, в основном в зоне нормальных или богатых смесей. На графике (справа) по вертикальной оси отложены показатели концентрации газов. По горизонтальной – массовое отношение воздух/топливо. Напомним, стехиометрическая смесь – это 14,7 кг воздуха на 1 кг бензина. Приемлемые смеси показаны желтой полосой. Содержание CO резко меняется левее желтой полосы. Следующий показатель, HC, – отличное подспорье при проблемах с качеством сгорания, например при выявлении неэффективно работающих цилиндров.

Эти газоанализаторы стоят 15 000–20 000 рублей, но редко обеспечивают точность выше второго класса. Четырехкомпонентные дороже – от 40 000 до 240 000 рублей. Они дополнительно измеряют концентрацию свободного кислорода O_2 и двуокиси углерода CO_2. Концентрация CO_2 характеризует эффективность процесса сгорания, а также позволяет оценить состояние нейтрализатора. Чем больше в отработавших газах двуокиси углерода, тем лучше. Информация о содержании кислорода помогает анализировать состав смеси, но, в отличие от CO, не в богатой, а в бедной области. Главное преимущество четырехкомпонентного газоанализатора в том, что он позволяет определить соотношение воздух/топливо в камерах сгорания, а это ключевой показатель эффективности работы бензинового двигателя. Этот параметр выводится либо непосредственно на дисплей, либо в виде коэффициента избытка воздуха («лямбда-фактор»). Кстати, он не измеряется, а вычисляется газоанализатором по сложной формуле, а потому называть его каким-то «пятым компонентом» неверно.

Немного статистики: более половины нашего легкового парка – автомобили старше 10 лет, выпускавшиеся до введения норм Евро II – без систем поддержания состава смеси, нейтрализаторов и т. п. В их числе огромное количество карбюраторных. Для обслуживания «старичков» достаточно двухкомпонентного газоанализатора: можно локализовать те или иные проблемы, отрегулировать работу карбюратора или системы впрыска на режимах холостого хода и на повышенных оборотах.

Диагностика автомобилей, соответствующих требованиям норм Евро II и выше, иная. Здесь нейтрализаторы эффективно окисляют молекулы CO и CH, снижая их концентрации на выходе из выхлопной трубы в 10 раз и более. Из-за этого показания на дисплее близки к нулю – и сопоставимы с абсолютной погрешностью приборов второго класса. Так что двухкомпонентники для работы с современными автомобилями слишком грубы, а потому вытесняются четырехкомпонентными приборами. Казалось бы, и с ними особых преимуществ мы не получаем (по CO, CH и O_2 показания все так же незначительны), но отметим, что ценится именно возможность определять состав смеси.

А теперь о пятикомпонентных приборах. Они измеряют концентрацию еще одной составляющей выхлопа – оксидов азота, условно обозначаемых NO_x. Но азот вступает в реакцию окисления лишь при высоких темпера-

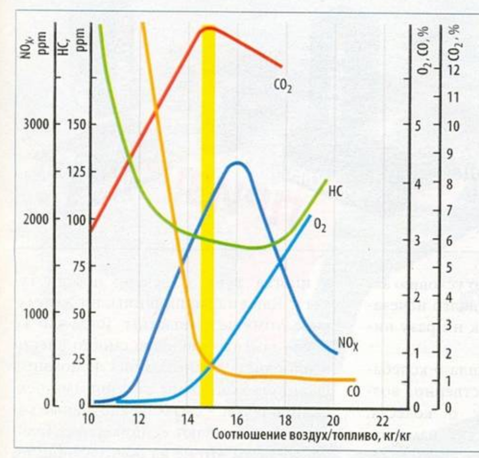
Один из наиболее распространенных отечественных газоанализаторов «Инфракар-4». Контролирует содержание CO, HC, CO_2 и O_2 и вычисляет значения «лямбда-фактора».





Достигнутое сегодня соотношение четырех компонентов, содержащихся в отработавших газах бензинового двигателя с нейтрализатором. Слева режим минимальных оборотов холостого хода, справа – повышенных (около 3000 об/мин). λ – коэффициент избытка воздуха.





Зависимость содержания основных компонентов продуктов сгорания рабочей смеси от массового соотношения в ней воздуха и топлива. Желтая полоса – приемлемый состав смеси. Слева от нее зона обогащения смеси – растут CO и HC, падают O_2 и CO_2. Справа CO минимален, CO_2 падает, O_2 растет, HC при небольшом обеднении немного падает, а при дальнейшем растет. Кривая NO_X получена при высоких температурах в камерах сгорания.

турах в камере сгорания, под нагрузкой. Значит, пятикомпонентный прибор полезен только при диагностике на мощностном стенде, что не по карману большинству российских, европейских и даже американских СТО.

Впрочем, за последнее десятилетие на рынке появилось немало портативных газоанализаторов, способных производить измерения даже на движущемся автомобиле. Однако для СТО тратить время на покатушки – непозволительная роскошь! Таким образом, четырехкомпонентный газоанализатор нынче в самый раз.

Некоторые считают, что состав смеси можно отследить и без газоанализатора – одним сканером. Но если характеристика лямбда-зонда «уйдет» и состав смеси окажется далек от идеального, рассчитываемого ЭБУ, то сканер корректной картины не даст. С такими неисправностями мы сталкивались, например, на автомобилях, оборудованных так называемыми широкодиапазонными датчиками кислорода типа LSU-4.

Другой пример. Когда двигатель не пускается, обычно торопятся проверить, есть ли искра на свечах. О топливе вспоминают позже. А подается ли оно в цилиндры? Самый достоверный и быстрый способ проверки – вставить в выхлопную трубу заборный зонд газоанализатора. При прокрутке стартером содержание HC должно составлять несколько тысяч ppm. Если же оно невелико, можно смело начинать поиск неисправности в топливной системе.

Одним словом, применение газоанализатору всегда найдется. При диагностике даже самых современных авто, оборудованных электронными блоками с высоким уровнем самодиагностики, газоанализатор во многих случаях способен оказать неоценимую помощь. Ибо только этот прибор позволяет реально увидеть все, что вылетает из выхлопной трубы. **ЗР**

Знай меру!



Ответив на задачу № 31 «Тайна старого физика» (ЗР, 2010, № 7), Алексей Сажин из Нижнего Новгорода получает приз – комплект препаратов для обработки двигателя и трансмиссии от НПТК «Супротек».

Напомним, о чем речь. После замены приводов ведущих колес «девятки» владелец столкнулся с загадочным явлением: в иные дни можно хоть весь день ездить – руль не трясет, в другие – руки к вечеру просто гудят.... И никакой закономерности! Причину явления объяснил сосед-физик, старый автолюбитель. Ну а после выхода июльского номера примерить на себя роль физиков мы доверили нашим конкурсантам.

Некоторые сетуют на то, что условия расплывчаты и допускают разные толкования. Конечно, школьная задачка, не требующая аналитического подхода, была бы проще: подставил исходные данные в уравнение и решил. Но наш конкурс – для знатоков автомобиля. Необходимые подсказки в условии есть, а лишние ни к чему. Тем не менее мы получили множество разнообразных ответов. Некоторые довольно поучительны. Напомним, что шарнир равных угловых скоростей (ШРУС) назвали так потому, что он не только передает вращение с ведущего вала на ведомый при значительных углах перекоса осей, но и обеспечивает равенство угловых скоростей валов. Достигается это конфигурацией канавок, удерживающих шарики, передающие момент, в биссекторной плоскости независимо от угла перекоса осей. В этом его главное отличие от карданного шарнира (с крестовиной), с которым угловые скорости валов совпадают лишь при их соосности. Но некоторые читатели выстраивают свои объяснения. По одному из них в повороте колёса проходят разные пути, из-за этого *«неравномерности работы ШРУСов слева и справа алгебраически складываются»* – и вибрации могут в каких-то пределах изменяться, возникать и исчезать. Конечно, если хорошо постараться, то даже в работе ШРУСа можно найти какие-то неравномерности. На практике же он работает настолько ровно, что этими нюансами можно пренебречь. Вот только по условию задачи иногда вибрации надолго исчезали! Неужели водитель так ни разу никуда и не свернул?

А поскольку речь зашла о колебаниях руля, многие, естественно, возвращаются к разговору о колесах. Вспоминают, как на дисках намерзает лед или налипает грязь. Люди в теме: отлично представляют себе неуравновешенные силы от дисбаланса колес, их действие на рулевое управление, характер вибраций. Следующий логичный шаг – перейти к ШРУСам и их дисбалансам. Но сравним первые и вторые. Известно, что основной источник неуравновешенности колеса – шина, изделие довольно грубое по машиностроительным меркам и притом массивное. Балансируя колеса, применяют грузики массой от 20 до 200–300 г, а порой и больше, что говорит о весомости проблемы – в буквальном смысле! Если колеса не балансировать, уже на средних скоростях тряска неминуема. А точность изготовления ШРУСа неизмеримо выше, чем шины, он компактен, дисбаланс его ничтожен. Вращается он с оборотами колеса, то есть довольно медленно, и замена изношенного ШРУСа новым, если все сделано правильно, вибраций руля не вызовет.

Но почему тогда «бывает, весь день проездишь – не тряхнет ни разу, а иногда руки к вечеру просто гудят»? Как видим, ни шины, ни железяки к этому не причастны. Тогда что же после замены приводов смогло внести в вибрации полный хаос? Вспомним: шарниры защищены резиновыми чехлами, внутри – смазка. Заботливые хозяева закладывают ее побольше. Только ШРУСам это не на пользу! Лишний грамм причиной большого дисбаланса не станет, но если заложить ее сколько влезет, она непременно сползет на одну сторону чехла и даст тот самый дисбаланс, который с ростом оборотов еще и увеличится – чехол-то эластичен. Вот тогда вибрация закономерна. В письме Алексея Сажина сказано: *«Не раз менял ШРУСы на своей «девятке», но такого у меня не было. Могу предположить, что внутрь шарнира заложили слишком много смазки, которая сползла к одной стороне и вызывала дисбаланс привода. Биение его через рейку и шло на руль...»*. Действительно, куда поползет разогревшаяся в поездке смазка (особенно после остановки машины) – дело случая. При удачном ее распределении вибрации могло не быть. В худшем же варианте излишки смазки могли трясти приводы как бы в унисон – и этим особенно досаждать владельцу. **ЗР**

Всем читателям спасибо.
Алексея Сажина поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 34

ДИНАМИКА ПОЛЕТА

Гоняя на старенькой «девятке», Саня постоянно хвалил ее аэродинамику. Капот аллигаторного типа его не смущал: ветер, мол, прижимает эту плоскость, как антикрыло, да еще дополнительно нагружает колеса. Увы, красивая теория рухнула, когда старый фиксатор капота сломался. На скорости за сто капот вздыбился – и так ударил по стеклу, что разнес его вдребезги да и сам – в дугу! Конечно, в гараже об этом долго судачили: скажи, мол, «профессор», куда пропала хваленая прижимная сила?! Кстати, а вы что об этом думаете?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 октября 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в январском номере ЗР, в 2011-м.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Максим Федотов из Тольятти предложил полезную доработку креплений поддона картера, за что получает от ЗАО «Обнинскоргсинтез» канистру масла «Синтойл» по своему выбору. Анатолий Вешняков из Москвы сумел улучшить организацию внутреннего объема перчаточного ящика. Его приз – буксировочный трос-рулетка от компании «Авто-Новь».





А. ВЕШНЯКОВ

В перчаточном ящике у некоторых автолюбителей, как говорится, черт ногу сломит. Не сразу найдешь нужную мелочь, будь то ключи от квартиры, ножичек или запасная свеча. Упорядочить содержимое бардачка помогут сильные магниты, добытые, например, из старого компьютера. Я наклеил их на стенку, как здесь показано, – теперь в ящичке порядок! Куда прилепил, например, отвертку, там она и будет. На ходу железная мелочь не беспокоит звоном, а в нижней части бардачка освободилось место для других полезных вещей.



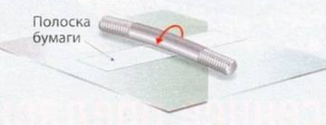
От отдела эксплуатации ЗР.
Можно сочетать эту технологию с контейнерным принципом, то есть полезные вещи не бросать в ящичек как попало, а подобрать для них отдельные легкие емкости.

М. ФЕДОТОВ

Каждый, кому приходилось ставить на место поддон картера на двигателях ВАЗ, знает, насколько хлопотна эта процедура даже с помощником. Приходится повозиться: то прокладка норовит съехать в сторону, то поддон грозит упасть на голову... Когда мне все это порядком надоело, я заменил болтики шпильками М6×25. Теперь взаимное базирование деталей «прокладка – поддон – блок» отнимает буквально секунды. Резьбу в блоке цилиндров намазал герметиком. Остальное – по обычным правилам: под гайками пружинные шайбы, затяжка тарированная.

Б. ЕРОШКИН,
Нижний Новгород

Шпилька крепления ролика натяжителя ремня ГРМ моторов ВАЗ – ответственная деталь, ее искривление недопустимо. А как проверить ее, не имея специального мерительного инструмента? Я пользуюсь давно проверенными приемами. Например, если прокатывать шпильку по обычному оконному стеклу или зеркалу, то даже минимальную кривизну легко отловить полоской тонкой бумаги или фольги. Можно выявить кривизну и с помощью электродрели с хорошими подшипниками и неизношенным патроном. Зажав в патроне шпильку, включаем дрель. Если биение шпильки заметно на глаз, ставить ее на двигатель не следует. Эти же приемы хороши и для проверки сверел, цилиндрических штоков, толкателей и т. п.



И. ЩАПОВ,
Тверь

Подогревом сидений может похвастаться не каждый автомобиль, к тому же ожидаемый эффект достигается порой крайне медленно. Тому пример – автомобили ВАЗ при морозах за двадцать. Советую в такое время не пренебрегать другими возможностями. Я кладу на сиденье «десятки» туристический коврик, и благодаря великолепной теплоизоляции холод сиденья к телу не проникает. Крепления коврика быстросъемные – резинками с крючками.

От отдела эксплуатации ЗР.
Если для обслуживания машины приходится ложиться на землю, такой коврик спасителен в любое время года.



П. СКИРДОВ,
Волгоград

При ремонте малознакомого автомобиля иногда очень трудно на ощупь расстегнуть скрытый от глаз электроразъем. Рекомендую найти другой разъем, расположенный на виду, – часто на машине они однотипны. Изучив его особенности, вернитесь к нужному. Этот подход меня не раз выручал.

От отдела эксплуатации ЗР.
И все-таки иметь при себе зеркальце и фонарик тоже не помешает!

В. СТЫДЕНКО,
Астрахань

Весной в нашем гаражном кооперативе железобетонные конструкции просели, плиты заметно разошлись, коегде на потолке появились щели. Как и другие хозяева гаражей, я заделал щель цементным раствором. Но к следующей весне «бомбы» посыпались прямо на крышу и капот машины. Тогда я уплотнил щель строительно-монтажной пеной. Она легко компенсирует подвижку плит и не вываливается из шва.

«Слепой» платит дважды

Письмо, пришедшее в редакцию от клуба владельцев «КИА-Церато», не сводится, как обычно, к описанию небольшой переделки. Важность поднятой темы оценил Игорь Козлов.

Вот что поведал Роман Галаев, представляющий этот клуб (в Интернете – www.autoclub-cerato.ru): *«Модель сравнительно молода да и собрана добротно, поэтому в техническом разделе нашего форума пока маловато тем. Но одна, уверен, вас заинтересует.*

На «Церато» с мотором 1,6 л при включении габариток примерно вполовину уменьшается яркость подсветки приборов. В том числе меркнут дисплеи часов, аудиоцентра и климата. Вроде ничего удивительного, ведь на многих машинах сделано так же – чтобы в темноте не слепить водителя.

Однако согласно ПДД мы и днем за городом должны ездить с включенными фарами. А как их включишь отдельно от габариток? Да никак, поскольку иного алгоритма конструкцией не предусмотрено. Вот и приходится в движении вглядываться в «слепые» (особенно при ярком солнце) приборы. При этом отвлекаешься от дороги, что попросту небезопасно! Между тем на двухлитровой версии есть колесико-регулятор подсветки. Причем, что ценно, имеет положение, оставляющее яркость максимальной вне зависимости от того, включены габаритки или нет. Заводской номер панельки с таким регулятором – 93300–1M180 WK.

Купить ее не проблема, как и установить самостоятельно. Снимаем крышку отсека предохранителей и через образовавшееся отверстие выдавливаем старую панель наружу, преодолевая хватку пластиковых фиксаторов. Не переживайте, колодка на жгуте проводов для регулятора имеется во всех версиях, поэтому, сняв заглушку, просто соединяем ее с ответной частью на новой панели. После чего возвращаем панель на место.

Все бы хорошо, но такая панелька идет с «нагрузкой» в виде дополнительных кнопок и регуляторов, которые по назначению не используешь: для них-то штатный жгут не предусмотрен. То есть приходится переплачивать за излишества. А ведь панель с одним лишь регулятором подсветки выпускается – но, увы, в Россию ее официально не поставляют. Клуб, конечно, нашел серых поставщиков, готовых снабжать нас такими панельками, но почему мы сами и за свои же деньги должны дорабатывать машины?»

Действительно, почему? Если приходишь в гости, то обязан соблюдать устав гостеприимного «монастыря». Однако даже отечественные предприятия делают авто по старинке: мол, хочешь придерживаться ПДД, включи ближний свет, а как у тебя с подсветкой приборов – дело десятое. Но постановление правительства РФ № 767 от 14.12.2005 года, обязывающее за городом включать ближний, действует без малого пять лет. Неужели за это время сложно было навести порядок в собственном доме?! То есть обязать ВАЗ, ГАЗ, УАЗ и иже с ними обеспечить свои машины немеркнущими дисплеями на панели приборов и установить такие же требования для иностранцев: хочешь влиться на российский рынок – изволь выполнять наши нормы. Образно говоря, надевать тапочки, если у хозяев так принято.

К тому же реализация этой полезной функции – мизер по сравнению с остальным «русским пакетом» (более энергоемкий аккумулятор, защита картера, зачастую иные подвески), которым иностранцы комплектуют свои машины по собственной воле. Нужна всего-то пара диодов для развязки цепей датчика аварийного давления масла и обмотки реле света фар (подразумеваем, что фары будут включаться автоматически при пуске двигателя). Если реле фар управляется не «минусом» а «плюсом», понадобится дополнительное реле типа 113.3747. Или же два (число их зависит от схемы конкретного авто). А еще проще и дешевле – использовать доработанный регулятор подсветки приборов с нулевым положением, при котором яркость максимальна независимо от того, включены фары или нет. В любом случае расходов не более чем на сотню рублей. **ЗР**

Редакция приглашает интернет-клубы владельцев автомобилей разных марок поделиться полезными советами. Пишите по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***

Щиток приборов «Тойоты-Приус» – один из множества примеров «слепой» подсветки. Попробуй разгляди что-либо, кроме цифр на одометре.

Другой пример. Приборы «Хёндай-i30» днем читаются отлично. Зато ночью, даже максимально затемненные, все равно слишком ярки.



ПОПРАВКА

В августовском номере ЗР на с. 162 (внизу) вместо изображения датчика объема (движения) помещено фото кнопки программирования системы («черный вход»). Приносим извинения читателям и публикуем фото микроволнового датчика объема.





Старая знакомая

Пока ведущие мировые производители выпускают на рынок все новые и новые модели, «УзДэу» прихорашивает старушку «Нексию». Она популярна. Не потому ли, что надежна, неприхотлива и хорошо изучена механиками? Об этом задумался Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

ВОСТОК – ДЕЛО ТОНКОЕ

О «Нексии» в этой рубрике мы уже рассказывали (ЗР, 2004, № 11). Но, во-первых, еще в старом формате, без расчета стоимости километра пробега (см. таблицу). А во-вторых, с тех пор некоторые типичные неисправности завод изжил, зато появились новые. О них и поговорим.

Кузов по-прежнему не радует долголетием. Пятнышки ржавчины могут проступить по низу дверей уже на третий-четвертый год эксплуатации. Особенно в мегаполисах, где дороги зимой химически весьма активны. Владельцы относятся к этой слабости снисходительно: дескать, сгниют до дыр, тогда и поменяю. Их позиция понятна, ведь цена кузовных деталей приемлемая.

Проводка машины вроде бы бесхитростна – без мультиплекса, однако сюрпризы преподносит. Если звуковой сигнал не работает, а предохранитель цел, проверьте за решеткой радиатора Y-образный узел, который частенько отнивает (вот она, причина разрыва цепи). Похожее соединение есть в цепи дверных выключателей – на поперечном усилителе пола, где крепятся салазки пассажирского сиденья. Там сходятся в одной точке уже пять проводов (все в изоляции белого цвета). Обычно через пару лет эта связка густо зеленеет, особенно у неряшливых владельцев с вечными лужами под ковриками, и тогда может сбоить сигнализация: молчит при открывании дверей. Для восстановления контакта придется снять кресло и приподнять коврик.

В дополнение к давно известной коррозии минусовой клеммы датчика уровня топлива с недавних пор появилась еще одна напасть: изнаши-

ваются дорожки реостата. Они порой не доживают даже до 60 тыс. км. Здесь поможет только замена датчика в сборе.

Участились отказы бензонасоса, особенно у любителей ездить на парах, опустошая бак до последней капли. А между тем на родине машины, в жарком Узбекистане, руководство по эксплуатации запрещает ездить, если бак заполнен менее чем на треть. Только так насос гарантированно не перегреется (напомним, что как раз купаясь в бензиновой ванне он и охлаждается). Учтите это и делайте поправку на погоду, ведь даже в Центральной России лето бывает жарким.

В холода капризничает отопитель. Ранее это случалось крайне редко, но в последнее время… Стоит чуть резче повернуть ручку управления, и захват тяги обламывается. Дело в низкосортной пластмассе, но вам от знания причины вряд ли станет легче – блок управления в сборе обойдет-



Новая панель приборов смотрится неплохо, но механики ее не любят из-за слабой ремонтопригодности.



Салонный фильтр на заводе не ставят, поэтому воздуховоды быстро обрастают всевозможным мусором.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	с 8-клапанным мотором	с 16-клапанным мотором**
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	199 000	205 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	85 630	88 290
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Клапанная крышка с прокладкой	1800	–
Высоковольтные провода (две замены)	4590	
Радиатор охлаждения двигателя	6290	
Трубки кондиционера с прокладками (с заправкой системы)	4470	
Датчик указателя уровня топлива	1990	
Амортизаторы передние	7100	
Подшипник передней ступицы	2880	
Шаровые опоры	2560	
Рулевые наконечники (две замены)	6020	
Тормозные диски и колодки передние	7750	
Тормозные колодки передние (две замены)	5200	
Тормозные колодки задние	2210	
ИТОГО	**337 490**	**344 350**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	160 000	164 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)***	177 490	180 350
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,5	11
Расходы на топливо (А92, 23 руб./л)	181 120	189 750
Стоимость 1 км пробега****	4,78	4,93
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Топливный насос	5110	
Сцепление	9330	
Амортизаторы задние	4790	
Пружины задней подвески	4250	
Блок управления отопителем	3460	
Радиатор кондиционера	10 290	

*Цены на август 2010 года.
**Как правило, эти машины в более дорогой комплектации.
***Без учета шин, инфляции и ДТП.
****С учетом расходов на топливо.





Так теперь обрабатывают стык между крышей и боковиной кузова. Раньше делали аккуратнее.

Багажник огромен (530 л!), но пользоваться им надо с умом: от перегрузки часто лопаются пружины подвески.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1986** Начало производства в Корее лицензионного «Опеля-Кадет Е» образца 1984 года под маркой «Дэу-Рейсер» (Daewoo Racer), а для американского рынка – «Понтиак Ле-Манс» (Pontiac Le Mans). Кузова: седан, 3- и 5-дверный хэтчбеки. Двигатель: бензиновый, Р4, 1,5 л, 55 кВт/75 л.с. Привод передний, М5, А3.
- **1995** Незначительная модернизация: изменена светотехника, некоторые элементы интерьера. Модель переименована в «Нексию» (Nexia).
- **1996** Начало производства «Нексии» с кузовом седан в Узбекистане на предприятии «УзДэу Авто».
- **2002** Легкий фейслифтинг. Изменились: решетка радиатора, крышка багажника, некоторые элементы отделки интерьера. Новый бензиновый двигатель: Р4, 1,5 л, 62 кВт/85 л.с. Название дополнено приставкой «Минор» (Minor).
- **2008** Рестайлинг. Изменились: решетка радиатора, бамперы, оптика, панель приборов. Новые двигатели: Р4, 1,5 л, 59 кВт/80 л.с.; Р4, 1,6 л, 80 кВт/109 л.с.

В разные годы «Нексию» делали также в Румынии, на заводе Rodae, и небольшими партиями в России, на предприятии «Красный Аксай», что под Ростовом.



Версия с новым шестнадцатиклапанником пользуется меньшим спросом, поскольку мощность превысила 100 л.с. Отсюда более дорогие страховка и транспортный налог.

Обычно высоковольтные провода служат не менее 40 тыс. км, а этот не дотянул и до двадцати (мотор A15 MF).



ся в 2630 рублей (без учета замены)! Впрочем, умельцы приделывают ручки от «Лачетти», которые продаются отдельно по 200 рублей.

Кондиционер – еще одна зона повышенного внимания: если не морозит, то, скорее всего, лишился хладагента. Раньше основной причиной был проходившийся радиатор, а теперь – негерметичность трубок компрессора. Откуда они приходят на сборочный конвейер, неизвестно, но у оригинальных трубок GM фланец 16,7 мм, а у этих – 11,6 мм. Очевидно, такой толщины недостаточно, чтобы сдерживать вибрации и перепады температуры, поэтому фланец со временем выгибается дугой, теряя герметичность. Хорошо, если это случилось в период гарантии (год или 20 тыс. км), в противном случае готовьте денежки. Как минимум для замены оригинальных уплотнительных колечек с алюминиевым каркасом цельнорезиновыми и для перезаправки системы.

Возите с собой запасные реле, поскольку те, что ставят на заводе, не блещут надежностью. Лучше взять оригинальные, корейские, но и наши, псковские, неплохо служат.

СЕРДЕЧНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

Радиатор охлаждения двигателя стал теперь расходником: год-два – и пластиковым бачкам конец. Говорят, виновата все та же химия на зимних дорогах: от взаимодействия с ней пластмасса рассыхается и лопается.

Все двигатели, которые в ту или иную пору устанавливали на «нексии», в целом достаточно надежны. Ремонт по причине износа цилиндропоршневой группы потребуется не ранее чем через 300 тыс. км. Исключение – 16-клапанные моторы: у них при замене свечей зачастую отсоединяют шланг вентиляции картера (когда снимают декоративную накладку двигателя) и забывают вернуть его на место. Подсасывая пыль, мотор, разумеется, изнашивается быстрее.

Высоковольтные провода по-прежнему недолговечны: живут 80–90 тыс. км. Но первые сбои (подергивания под нагрузкой) часто случаются даже на 40 тыс. км. Определить виновный проводник просто, достаточно прозвонить токоведущую жилу омметром.

Проблема с пуском старого мотора G15 MF, связанная с индуктивным датчиком в трамблере, ушла в прошлое вместе с трамблером – на современном восьмиклапаннике A15 SMS его место занял электронный модуль зажигания.

A15 SMS забавный агрегат. Обозначаемый точно такой же аббревиатурой двигатель «Шевроле-Ланос» – «втыковый», то есть при обрыве ремня ГРМ клапаны гнутся от удара о поршни. Но на «Нексии» немного другая головка (отчего и мощность ниже на шесть «лошадок»). Если все детали в номинале, то теоретически поршни не должны встречаться с клапанами. Но ведь есть допуски! Если карта ляжет неудачно, а на поршнях и клапанах будет много нагара, обрыв ремня обойдется в кругленькую сумму. Имейте это в виду и меняйте ремень ГРМ в срок!

При замене тщательнейшим образом проверьте помпу. Обычно она служит два срока (120 тыс. км), но только при условии, что при проверке на 60 тыс. км не упустите повышенного люфта или переката шариков в подшипниках.

Из-под клапанной крышки двигателя G15 MF частенько подтекает масло. Чем бесконечно менять прокладки, поставьте лучше крышку от «Ланоса».

Порой владельцы жалуются на нервозность мотора A15 MF – при



Чтобы при снятии накладки двигателя не соскакивал шланг вентиляции картера, вырежьте в пластике паз. Но не такой, как здесь, а пошире.

Когда на датчике уровня топлива окислится клемма «массы», закрепите провод под один из винтов фланца. При замене датчика выверните сначала нижний винт, тогда по его резьбе топливо сольется тонкой струйкой (сливной пробки на баке нет).



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	1100
Диагностика ходовой части и тормозов	1650
Замена масла и фильтра двигателя	660
Замена привода ГРМ (без помпы) и ремней навесных агрегатов	2310
Заправка кондиционера	1240
Замена сцепления	4130
Замена амортизаторов передних/задних	3300/1650
Замена подшипника передней ступицы	1240
Замена тормозных колодок передних/задних	830/1080
Регулировка углов установки колес	1100
Нормочас	830

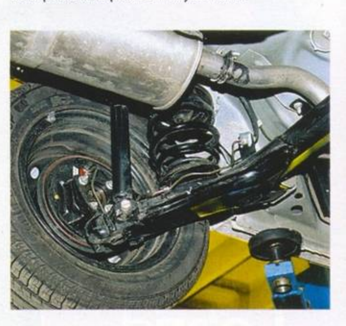
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	3760
Накладка переднего бампера	7030
Блок-фара/фонарь	5430/1900
Фильтры: масляный/воздушный/топливный	170/300/300
Свечи зажигания (комплект)	650
Радиатор охлаждения двигателя	5050
Трубки кондиционера с уплотнительными кольцами	2400
Рулевой наконечник	680
Шаровая опора	700
Пружины задней подвески	3420
Тормозные диски передние	4330



Шаровые опоры теперь приклепывают к рычагу. Бывает, неаккуратно, поэтому соединение стучит. Стрелкой показан датчик скорости, работающий на электронный спидометр. ABS на машине, увы, по-прежнему отсутствует.

Задняя подвеска проста – упругая Н-образная балка. В выпускной системе быстрее всего ржавеет глушитель.



едва нажатой педали газа он то подхватит, то сдаст. Некоторые умельцы решают проблему просто: заглушают клапан EGR, вставляя в шланг стальной шарик. Нет, мы не призываем идти этим путем в ущерб экологии, но чего скрывать, если в Интернете об этом приеме всем давно известно.

Случалось, на двигателях F16D зависали клапаны, однако говорить о массовости этого явления пока, слава богу, не приходится.

Хотя «Нексии» выпускали и с АКП (см. Историю модели), на рынке такие модификации большая редкость. МКП в целом надежны, если следить за уровнем масла. Оно может подтекать через сальники приводов, но чаще – из-под пластиковой заглушки в крышке механизма переключения передач. Посадите ее на герметик.

СТАРИННЫЕ ЧАСЫ

Слабое звено в передней подвеске – рулевые наконечники. Было время (2005–2007 годы), они разбалтывались уже через 15–20 тыс. км. В последние годы качество улучшилось, и теперь эти детали служат 60–80 тыс. км. Ресурс шаровых составляет около 120 тыс. км, но если ездить по принципу «больше скорость – меньше ям», то более 80 тысяч они вряд ли продержатся.

А амортизаторы не доживут даже до 60 тыс. км, хотя обычно их меняют на 100–120 тысяче.

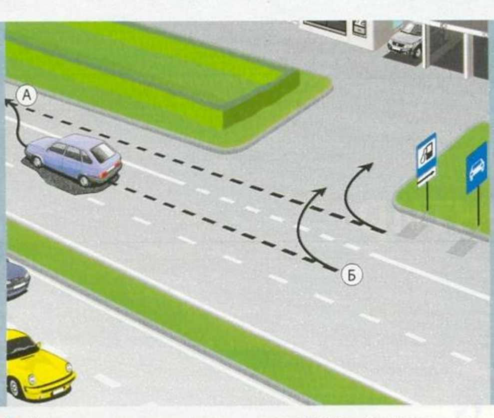
В задней подвеске следим за пружинами, которые частенько лопаются по нижнему витку. Особенно если сполна использовать огромный багажник. Грузить надо не по объему, а по весу.

Заводские передние колодки ходят 50–60 тыс. км, а идущие в запчасти – не более сорока (даже оригинальные от GM). Неоригинал и вовсе стирается за 30 тыс. км да и скрипит противно. Тормозные диски служат 120–140 тыс. км, поскольку имеют приличный запас по износу: 2 мм на сторону. Задние колодки доживают до 100–120 тыс. км, но чаще их меняют из-за отслаивания накладок.

В целом, несмотря на преклонный возраст модели, «Нексия» – достаточно надежный автомобиль. При этом сравнительно недорогой (новый стоит 291 000–330 000 рублей) и популярный на вторичном рынке. Разве что дороговато обслуживание и мал межсервисный пробег – 10 тыс. км (или раз в год). **ЗР**

Благодарим компанию «ГлобалАвто» на Дубининской улице (Москва) за содействие в подготовке материала.

Ни шагу назад



I. Водитель прозевал въезд на заправку. Какой путь выбрать, чтобы вернуться?

1 – А
2 – Б
3 – любой
4 – ни один



II. Должен ли уступить дорогу водитель автомобиля?

5 – да, трамваю № 1
6 – да, обоим трамваям
7 – нет, не должен

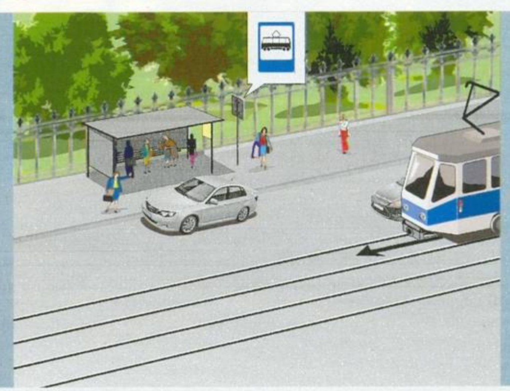
III. Разрешено ли водителю легкового автомобиля развернуться?

8 – да
9 – да, если не создаст помех пешеходам и автобусу
10 – нет

IV. Можно ли здесь остановиться водителю легкового автомобиля?

11 – да
12 – да, для посадки или высадки пассажиров
13 – нет





ся по пересекаемой дороге. И хотя легковой автомобиль движется по левой полосе, а водитель грузовика собирается выехать на крайнюю правую полосу, необходимо убедиться, что маневр будет бесконфликтным, так как в показанной ситуации водителю легкового автомобиля не запрещено перестроение на крайнюю правую полосу.

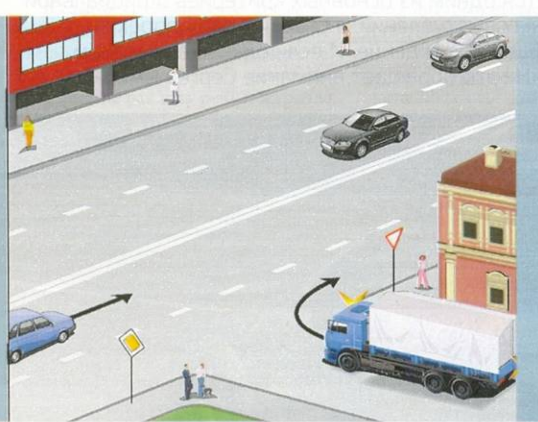
VI. Знак 3.18.2 запрещает поворот налево и распространяет свое действие на ближайшую проезжую часть (приложение 1 к Правилам). Поскольку данная дорога имеет две проезжие части, разделенные между собой трамвайными путями, поворот налево не запрещен. Кроме того, данный знак не запрещает разворот.

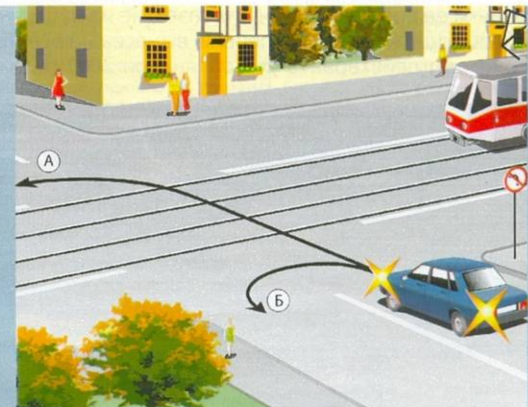
VII. Показанный маневр выполняется в пределах одного перекрестка, границы которого определяются воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей (см. определение в пункте 1.2 Правил).

Траектории движения транспортных средств в пределах данного перекрестка ничем не регламентированы.

VIII. Действующие нормативные правовые и технические акты не содержат требований об обязательном наличии в автомобиле запасного колеса.

Туляк Вадим Степаненко проскочил поворот на АЗС, остановился и решил сдать назад. Есть ли тут нарушение? Это задача № 1. Остальные подготовили Дмитрий Митрошин и Олег Воеводов.





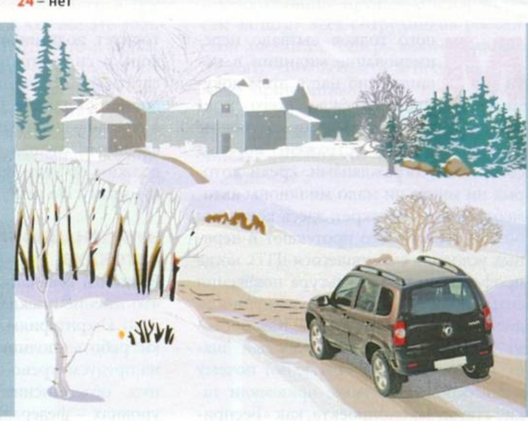
V. Может ли водитель грузовика приступить к маневру в данной ситуации?
14 – да
15 – да, если убедится, что не создаст помех легковому автомобилю, движущемуся по главной дороге
16 – нет

VI. В каком из указанных направлений разрешено движение?
17 – А
18 – Б
19 – в любом
20 – ни в одном

VII. Разрешен ли такой маневр?
21 – да
22 – нет

VIII. Разрешено ли эксплуатировать легковой автомобиль без запасного колеса?
23 – да
24 – нет





Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 4, 6, 10, 13, 15, 19, 21, 23.

I. Данная дорога обозначена знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», следовательно, на нее распространяются требования 16-го раздела Правил «Движение по автомагистралям». Пункт 16.1 движение задним ходом здесь запрещает.

II. Трамвайные пути пересекают проезжую часть вне перекрестка (о чем, в частности, предупреждает знак 1.5 «Пересечение с трамвайной линией»), поэтому знак 2.4 «Уступите дорогу» к трамваям не относится. Таким образом, вступает в действие пункт 18.1 Правил, отдающий приоритет трамваям перед безрельсовыми транспортными средствами.

III. В данном случае маневр водителю легкового автомобиля запрещает сигнал регулировщика: при таком его положении движение со стороны спины запрещено (пункт 6.10).

IV. Пункт 12.4 Правил запрещает останавливаться в местах, где транспортное средство создаст помехи для движения пешеходов. В данном случае остановка автомобиля помешает пешеходам, которые выйдут на проезжую часть для посадки в трамвай (он подъезжает к остановке) и высадки из него.

V. Знак 2.4 требует от водителя грузовика уступить дорогу транспортным средствам, движущим-

Цена вашего мнения

«Мнение граждан о деятельности полиции является одним из основных критериев официальной оценки ее работы». Это не из газет, не из публичных выступлений, а строки законопроекта «О полиции», который впервые вынесен на всеобщее обсуждение. И если он станет законом, то начнет действовать уже с 1 января 2011 года. На это обращает внимание Сергей Смирнов.



Много толков вызвало переименование милиции в полицию, но нас в этом документе прежде всего привлекло другое – статьи, определяющие взаимоотношения стражей порядка со своими согражданами, среди которых ни много ни мало миллионы автомобилистов. Не секрет, здесь контакты обеих сторон часто протекают в нервных условиях случившегося ДТП, когда профессионализм, культура поведения сотрудника ГАИ, его неподкупность должны решать почти все. Как обстоят дела на самом деле, каждый знает по собственному опыту. Вот почему наше особое внимание привлекли такие статьи законопроекта, как «Беспристрастность», «Открытость и публичность», «Обеспечение общественного доверия и поддержки граждан». Не все они представлены в действующем законе. В проекте найдешь, например, такую норму: «Сотрудник полиции при осуществлении служебной деятельности, а также во внеслужебных отношениях должен воздерживаться от любых действий, которые могут опорочить его достоинство, вызвать сомнение в его беспристрастности или подорвать авторитет полиции». С вступлением закона в силу это положение, надо полагать, не претерпит изменений и подобное станет не просто аморальным, а противозаконным – со всеми вытекающими отсюда последствиями. Мы должны об этом помнить, противостоять этому. Но как?

НУЖЕН НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВТОКЛУБ

Вернемся к началу статьи, где сказано, что мнение граждан (нас с вами) отнесено к критериям официальной оценки работы полиции. В проекте закона предусмотрено создание общественных объединений граждан на всех уровнях – федеральном, территориальном, муниципальном, – которые должны осуществлять связь с полицией, оценивать ее действия. Но по силам ли такому совету, скажем, районного масштаба разбираться в проблемах автомобильной жизни? Вряд ли. К великому сожалению, мы живем в условиях, где до сих пор при массовом размахе автомобилизма нет организации, подобной национальным автомобильным клубам на Западе, которые твердо стоят на страже интересов тех, кто за рулем. Появись, допустим, в ФРГ законопроект о дорожной полиции, первым включился бы в его обсуждение ADAC – Всегерманский автомобильный клуб. Поверьте, все его замечания были бы досконально изучены и максимально учтены.

Пусть это не покажется не относящимся к делу – к обсуждению законопроекта, но мы убеждены, что с его принятием должен на государственном уровне встать вопрос о создании Российского автомобильного клуба, может быть, и с помощью полиции, которая по законопроекту должна оказывать поддержку развитию гражданских инициатив в сфере предупреждения правонарушений и обеспечения правопорядка. Хотелось бы услышать по поводу этого и мнение читателя. А пока выскажем несколько частных замечаний по проекту.

ВЫВЕСКА НОВАЯ – ХЛОПОТЫ ПРЕЖНИЕ

Вначале все-таки пару слов о «смене вывески». Идея эта не нова. Многие из нас помнят, как в самых благих целях ГАИ заменили на ГИБДД: дескать, эта аббревиатура раскрывает истин-

ный смысл работы госавтоинспекции и поможет изменить взаимоотношения водителя и инспектора в лучшую сторону. Не сработало…

В самом законопроекте, кроме отмеченных выше, не обнаружишь существенных изменений действующего закона. От «несвойственных функций», о которых не раз шла речь в журнале, документ полицию не избавляет. Как и сейчас, она, понятное дело, будет регулировать дорожное движение и осуществлять государственный контроль за соблюдением правил обеспечения его безопасности, наряду с этим принимать экзамены на право управления автомототранспортными средствами, регистрировать их, выдавать водительские удостоверения, а также осуществлять государственный контроль за деятельностью организаций, которым доверен обязательный техосмотр транспортных средств, и участвовать в нем. Что же меняется? Наверное, форма будет другой, значок и надпись на автомобиле. Теперь инспектор станет представляться: «Лейтенант полиции». Правда, должен будет показать служебное удостоверение и объяснить, на каком основании остановил машину. Этот пункт, однако, снабжен оговоркой: «…кроме случаев, когда это невозможно либо неуместно». Какие случаи полицейские могут посчитать неуместными, документ не разъясняет. Может, фамилия некрасивая? Но это так, к слову.

В наборе функций согласно проекту фактически ничего не меняется. Разве что технический осмотр полицейские сами проводить не будут – им оставлен надзор за ходом ТО. Такой порядок действует и сейчас: на каждом пункте присутствует офицер с печатью, который выдает талон, а по существу, определяет «правила игры».

За дорожной полицией оставляют и иные функции, которые ранее правительственная комиссия по безопасности движения (и мировая практика!) посчитала избыточными: «водительские» экзамены, регистрация автомототранспорта… Резонно ли для решения этих, в общем, бюрократических задач привлекать высокооплачиваемых офицеров? Попутно отметим, что не должно быть в законе и такого вида деятельности полиции, как «охрана имущества по договорам», то есть за деньги. Полиция не должна заниматься коммерцией!

ВОДИТЕЛИ ПОД КОЛПАКОМ

Сколько все, включая первых лиц, ни говорили о том, что дорожный инспектор не должен останавливать авто без причины, в законопроекте это не нашло отражения. В статье 13 проекта сказано, что полицейский имеет право останавливать транспортные средства, проверять документы, проводить осмотр автомобилей и грузов, и ни слова о том, что все это только при нарушении ПДД. Зато в проекте по-прежнему фигурирует право выдавать разрешения на установку мигалок и сирен. Остается догадываться, кому и в каком количестве. Сохранился и пункт о «сопровождении полицией транспортных средств», причем без указания – каких. Первое, что напрашивается,– машин начальников, которые по-прежнему будут летать по встречной полосе, попирая все правила.

Еще одно положение в проекте насторожило. С одной стороны, сказано, что привлекать граждан для помощи полиции сотрудники правоохранительных органов могут только на добровольных началах, а с другой – в статье, где речь о правах полицейского, говорится, что машины и средства связи, принадлежащие гражданам, он может использовать «беспрепятственно». Значит, ситуация с «живым щитом» из частных автомобилей для задержания преступника может повториться… Это не единственные замечания. Других касаться сейчас не будем – подождем до принятия закона.

КОМУ ДОВЕРЯТ ЖЕЗЛ

И в заключение о тех, кто придет исполнять закон. Если те же сотрудники, которые «забывали» знаки, устраивали ловушки, мздоимствовали, проку не будет. В проекте закона много сказано о серьезных требованиях к тем, кто поступает на службу. Более того, нам стало известно, что в рамках реформы МВД с октября для прохождения переаттестации предполагается вывести за штат всех сотрудников российской милиции. Теперь многое зависит от того, кого возьмут в полицию. Самых принципиальных, подготовленных, молодых – или, как часто водится, удобных, лично преданных и сговорчивых? Посмотрим и тоже выскажем мнение. **ЗР**



Песня о встречной
Часть 2

В ноябре вступят в силу поправки к Правилам дорожного движения – ни один водитель не вправе пройти мимо этого главного для грамотного вождения документа. С новыми положениями продолжает знакомить Сергей Смирнов.

ПРАВАЯ, ЛЕВАЯ ГДЕ СТОРОНА?

В прошлый раз (ЗР, 2010, № 9) мы рассматривали новые правила обгона. Сейчас остановимся на других, не менее значимых изменениях. Начнем с расположения транспортных средств на проезжей части. В пункте 9.1 авторы поправок, очевидно, попытались устранить двусмысленность в определении встречной полосы, хотя, по правде говоря, вроде бы все было и так понятно. Напомню: пока что количество полос для движения определяется разметкой или знаками. Увы, мы живем в стране, где много дорог, на которых ни того ни другого попросту нет. Видимо, с учетом этого печального обстоятельства и ввели следующее определение: «...стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева...».

Пункт 9.2 также обзавелся уточнением. В действовавшей редакции выезд на встречную полосу двусторонней дороги с четырьмя полосами и более запрещен. Но как быть, если на этой дороге вам, скажем, на перекрестке нужно повернуть налево, а ни разметки, ни знаков нет? В новой редакции этот пробел устранен. Теперь в подобных случаях запрещено выезжать на встречку для обгона или объезда препятствия, а поворачивать налево или разворачиваться разрешено на перекрестках и в других местах, где это не запрещают Правила, разметка или знаки.

БЕЗ ЧЕРНЫХ СТРЕЛОК

Светофоры с черными контурными стрелками с ноября канут в Лету. Уж сколько было споров и разбирательств, когда на светофорах с дополнительной секцией эти самые стрелки отсутствовали! Вот подъезжаешь ты к светофору, где горит обычный зеленый сигнал, а рядом с ним вроде дополнительная секция, но она не включена и не поймешь, что там. Но стоит, допустим, повернуть направо, на основной сигнал светофора, и ты уже в «объятиях» инспектора, который объяснит, что такой маневр разрешен только при горящей дополнительной секции с черной контурной стрелкой! Дело прошлое, но подобное было бы законно лишь при наличии стрелки на основном сигнале светофора... Короче, чтобы избежать разночтений, авторы поправок решили черные стрелки отменить вовсе. В новой редакции пункта 6.3 ПДД записано, что стрелки могут быть только красного, желтого или зеленого цвета. Остается надеяться, что это поможет избежать спорных ситуаций.



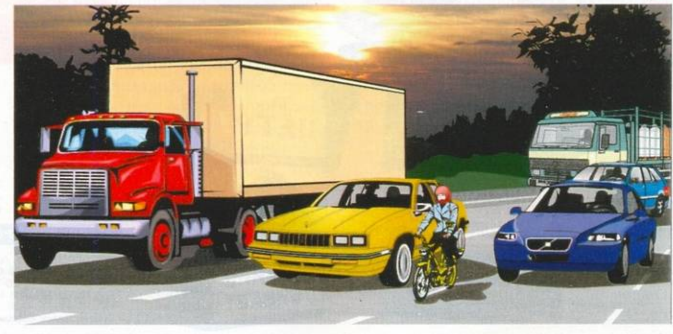
...И БЕЗ КРЕСЕЛ

Любопытные поправки внесены в пункт 22.9 Правил, который, как известно, сейчас обязывает перевозить детей с применением «специальных детских удерживающих устройств». О необходимости использовать именно детские кресла здесь ничего не сказано, хотя подразумеваются прежде всего они. И вот очередная поправка: с ноября термин «специальные» в этом пункте Правил упразднен. Теперь детей до 12 лет следует перевозить «с использованием детских удерживающих устройств или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка». Кто-то подумает, что вместо детских кресел можно использовать любые подручные средства... С точки зрения безопасности более чем сомнительное решение. Будем надеяться на здравый смысл автомобилистов, который не позволит им экономить на здоровье самого дорогого – детей.

ИЗ РЯДА В РЯД ПЕРЕЛЕТАЯ

Поправки в пункт 24.2 Правил автомобильное сообщество, скорее всего, воспримет если не в штыки, то с явным недовольством. Речь идет о велосипедистах и скутеристах, которые сегодня обязаны двигаться только по крайней правой полосе или по обочине. Теперь появляется нечто новое: «двигаться в один ряд возможно правее», что, согласитесь, можно трактовать весьма широко. Остается и здесь рассчитывать на благоразумие, теперь уже водителей двухколесных транспортных средств. Они должны хорошо представлять, что любые перестроения из ряда в ряд опасны!

Как видим, не все поправки можно однозначно оценить положительно, иные из них вызывают вопросы. Как нововведения повлияют на безопасность движения, покажет время. ЗР



Клен ты мой упавший

Дерево расплющило автомобиль. Кто виноват, с кого взыскивать ущерб? Сергей Смирнов два года разбирал завалы одного дела.

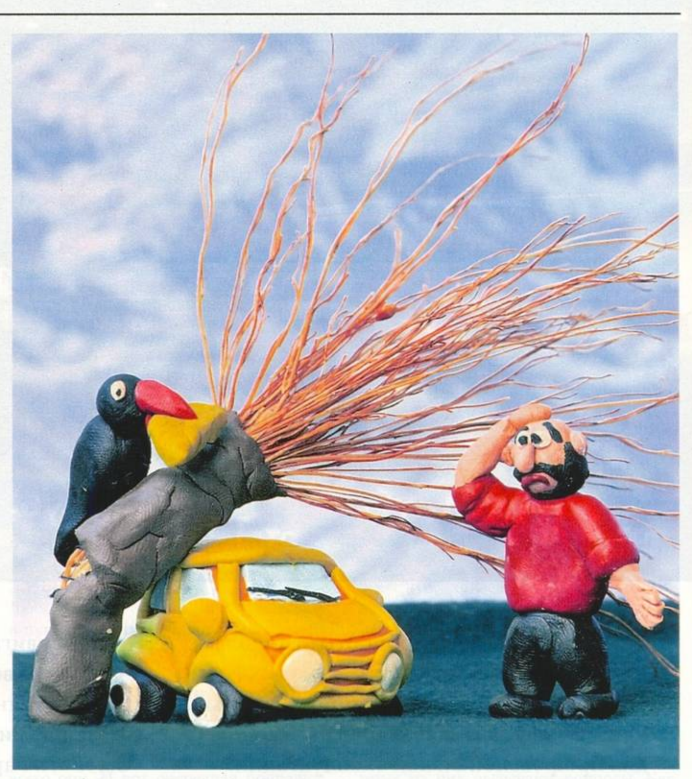
Звонок в дверь. На пороге сосед переминается с ноги на ногу: «Там… это… на твою машину свалилось деревцо, кузовок немного помяло». Ильдар не поверил собственным ушам. Выскочил на улицу – ужас! Поперек двора распласталось огромное дерево и накрыло кроной его новенькую «Тойоту». Машина всмятку: крыша продавлена до сидений, стекол нет.

Ильдар сразу набрал телефон службы спасения. Спасатели уточнили подробности, выяснили, что человеческих жертв нет, и пообещали вызвать работников местного отделения милиции. Группа из ОВД Южнопортового района Москвы приехала быстро. Милиционеры составили акт осмотра места происшествия, описали повреждения, собрали объяснения очевидцев и самого Ильдара.

Как только убыли служивые, подтянулись работники коммунального хозяйства и принялись пилить упавшее дерево. Как выяснилось позже, оно упало давно, но проходу жильцов не мешало, поэтому хозяину никто сразу не сообщил о происшедшем. Хорошо еще, что сосед знал Ильдара и, как только увидел его машину в столь плачевном состоянии, сразу прибежал к нему! А не то разобрали бы завал коммунальщики, вывезли «деревянные улики» – и ищи потом виноватого.

В милиции Ильдару быстро выдали на руки копию постановления об отказе в возбуждении уголовного дела. Но в нем указали организацию, ответственную за содержание зеленых насаждений по данному адресу: Инженерная служба Южнопортового района. Только вот одна фраза в постановлении насторожила Ильдара. В документе участковый записал, что, по мнению представителя Инженерной службы Южнопортового района, «падение дерева произошло из-за природных явлений». Дескать, был сильный ветер и шел дождь, вот дерево и упало.

Дабы исключить сомнения, мы получили из метеобюро сводку, подтверждающую, что «никаких природных катаклизмов в г. Москве в этот период времени не наблюдалось». А из московского департамента природопользования добыли подтверждение, что ответственность за зеленые насаждения действительно несет упомянутая инженерная служба. Дело осталось за малым – получить компенсацию. Определив стоимость ремонта машины, мы направили претензию в ответственную организацию. Но в установленные сроки ответ так и не пришел. Процесс растянулся на два года.



Даже без страховки можно получить компенсацию за раздавленный деревом автомобиль, если правильно все оформить с самого начала.

БОРЬБА С НЕГРАМОТНОСТЬЮ

Не дождавшись ответа на претензию, мы подали исковое заявление в Лефортовский районный суд Москвы. Судья Целищев был достаточно доброжелателен и дело рассмотрел быстро. За три судебных заседания он выслушал нашу позицию, ознакомился с мнением ответчиков и допросил свидетеля – сторожа в типографии, находящейся рядом с упавшим деревом. Тот подтвердил факт происшествия и отметил, что дерево давно клонилось к земле и рано или поздно должно было свалиться.

Сосед Ильдара тоже не раз просил коммунальные службы спилить злополучное дерево.

Однако судья, дай бог ему здоровья, поступил мудро, как государственный муж… и постановил: в исковых требованиях отказать.

На это мы, признаться, не рассчитывали. Ведь все обстоятельства дела и доказательства были на нашей стороне. Забавной была и причина отлупа. Черным по белому в постановлении написано: «…дерево упало из-за погодных условий, что подтверждается справкой Гидрометеобюро»! Штиль и ураган для тов. Целищева суть одно и то же.

Стало неловко за низкий уровень знаний судьи – мы направили жалобу в Московский городской суд. Решение районного суда быстро отменили и направили дело на новое рассмотрение, к другому судье.

Судья Воробьева дело наше рассматривала, как того требует закон, «всесторонне и внимательно». Повторно допросила всех свидетелей, затребовала подробный акт с указанием, как именно и на каком расстоянии от дома рос упавший клен.

Оказалось, что дерево росло в непосредственной близости от фундамента здания, а это уже нарушение. Через пять судебных заседаний наш иск удовлетворили.

Коммунальщики, понятное дело, взъерепенились и тоже пожаловались в Мосгорсуд. Там эту жалобу отклонили и решение оставили в силе, ведь все предельно очевидно. А Ильдар наконец получит причитающуюся ему компенсацию.

НЕ СТОЙ ПОД СТРЕЛОЙ

Как показывает практика, защищать потерпевших в подобных случаях непросто. И дело даже не в «препонах правосудия», а в том, что часто происшествие изначально оформляется неправильно. Поэтому несколько простых советов тем, кто, не дай бог, попадет в такую ситуацию. Когда милиционеры составляют акт осмотра места происшествия, внимательно проследите, чтобы в него внесли все мельчайшие подробности: как упало дерево, в каком состоянии находились его ствол и корневая система, каковы повреждения автомобиля. Мелочей не бывает. Сделайте как можно больше фотоснимков сами и попросите сотрудников милиции запечатлеть все последствия происшествия фотокамерой. А фотографии потребуйте приобщить к материалам дела. Найдите свидетелей и запишите их данные. Перед тем как обратиться в суд, получите справки о погодных условиях в этот день. Все это поможет вам отстоять свои права.

Учтите: если падение дерева или, к примеру, рекламного щита действительно связано с природными катаклизмами (ураганный ветер, землетрясение), а вовсе не с ненадлежащим состоянием объекта, то получить компенсацию будет невозможно! Скорость ветра, при которой можно потерять всякую надежду на компенсацию ущерба, должна превышать 33 м/с. По методике Росгидромета подобный ветер относится к ураганному.

Поэтому рекомендую купить полис каско – тогда виноватых будет искать страховая компания. И никогда не ставьте автомобиль под сильно накренившимся деревом. В общем, как в популярном мультфильме: «Не пойте, не пляшите там, где идет строительство или подвешен груз»! ЗР

Кодекс «на троих»

Совсем недавно вступили в силу основные правила нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Что они принесут рядовым автомобилистам и как теперь проехать в гости к родственникам в Гомель или к друзьям в Кустанай, разобрался Игорь Моржаретто.



Союз официально образован 1 января этого года, а с 1 июля заработал новый Таможенный кодекс. Зачем нужен этот союз? Как утверждают экономисты, при отсутствии таможенных барьеров внутри стран-членов и установлении одинаковых таможенных требований для любого внешнего товара, откуда бы он ни ввозился и где бы он ни пересек общую границу, национальные экономики со временем объединяются в единый комплекс, как в Евросоюзе. За пять лет страны получат от этого дополнительно прирост ВВП на 17%.

Хотелось бы верить. Но поначалу мы слышим лишь о проблемах, которые возникают на пограничных переходах, о несогласованности документов и прорехах в законодательстве… Тем временем легальный бизнес, говорят, несет убытки. По данным Счетной палаты РФ, бюджет страны из-за изменений ставок ввозных таможенных пошлин потерял в первом квартале этого года 158 млн. долларов.

ИНОМАРКИ НЕ ПОДЕШЕВЕЮТ

Самые долгие и сложные переговоры между членами Союза были посвящены именно автомобильным пошлинам. Правительство РФ «в целях поддержки отечественного производителя» около двух лет назад ввело драконовские пошлины на подержанные иномарки. Они выше белорусских в четыре раза (по некоторым типам автомобилей – в 10 раз), казахстанских – втрое. Например, за «Ауди-А6» 2005 года с двигателем 3 л при ввозе в Россию придется заплатить 17,4 тыс. евро (по 5,8 евро за 1 см^3), а в Белоруссию – 1,8 тыс. евро (по 0,6 евро за 1 см^3). Была надежда, что после заключения союза любой россиянин сможет купить себе в Минске недорогой подержанный «Фольксваген», перегнать его домой, скажем, в Липецк и поставить на учет без уплаты дополнительных таможенных пошлин (такая процедура действовала до начала 2000-х годов). Говорят, что в ожидании россиян некоторые белорусские дилеры закупили рекордное количество иномарок. Не тут-то было. До лета 2011 года установлен переходный период, в течение которого белорусы и казахи смогут ввозить автомобили из-за границы в свою страну по старым ставкам (последние – не более одной машины в год на одного гражданина).

Россиянин сможет купить автомобиль в том же Минске или Усть-Каменогорске и ввезти его в РФ, только если авто оформили по месту ввоза до 1 января 2010 года – до начала деятельности Таможенного союза. Для переоформления необходимо лишь предъявить на таможне паспорт транспортного средства (ПТС), заполнить декларацию о том, что автомобиль действительно может быть ввезен без уплаты таможенных платежей (форма этого документа пока не определена). Не помешают и бумаги, свидетельствующие об уплате всех сборов в Белоруссии или в Казахстане. При этом машина должна соответствовать нормам Евро IV (постановление Правительства РФ от 12.10.2005 года № 609). Между прочим, эти нормы введены в самой Европе только два года назад. Если же ввезти в Россию из Белоруссии или Казахстана автомобиль, зарегистрированный там после 1 января 2010 года, то придется доплатить разницу между их и нашими таможенными «расценками». При этом требования к экологическому классу (от Евро IV) сохраняются. Так что список автомобилей, которые можно ввезти беспошлинно из ближнего зарубежья, сокращается до уже ввезенных ранее марок и моделей. Негусто.

Между прочим, и по доверенности управлять белорусской или казахстанской иномаркой на территории России ее гражданин не может. А вот граждане союзных стран вправе сво-

бодно приехать к нам в гости на своем автомобиле без всякой регистрации, но только на год. Правда, при условии, что сами автомобили и их владельцы имеют у себя на родине постоянное место жительства.

Что будет дальше, когда все нормы Таможенного союза вступят в силу? Пошлины в трех странах уравняют; скорее всего, их везде поднимут до российского уровня. Это произойдет, видимо, в 2013 году.

ЛИЧНЫЕ ВЕЩИ

В Таможенном союзе изменились некоторые нормы и правила перемещения товаров для личного пользования физическими лицами через границу союза – с Польшей, Украиной и Узбекистаном (глава 49 ТК ТС). На внутренних границах контроля не будет. Помимо гражданского паспорта, понадобится лишь пассажирская таможенная декларация. Она составляется в одном экземпляре (если есть что туда занести) и остается на таможне. Другие документы упразднены, в том числе таможенная декларация на автомобиль.


Таможенные посты остались лишь на внешних границах союза, на внутренних – между странами-участницами – они ликвидируются.

Без уплаты таможенных пошлин можно ввозить в пределы союза товары стоимостью не выше 1,5 тыс. евро и весом не более 50 кг (в РФ было 65 тыс. рублей и 35 кг соответственно) в расчете на одного въезжающего. И только если нормы превышены, придется заплатить пошлину – 30% стоимости объема превышения (но не менее 4 евро за 1 кг). Можно привезти алкоголь и пиво, но не более 3 л на одно лицо (старше 18 лет), 200 сигарет или 50 сигар.

Теперь осталась только одна форма таможенной декларации – пассажирская. Она заполняется при пересечении общих границ Таможенного союза. Другие документы упразднены, в том числе таможенная декларация на автомобиль (глава 49 ТК ТС)!

Внутри Таможенного союза можно передвигаться беспрепятственно и возить в багажнике любые грузы в любом количестве, если они не запрещены законом. **ЗР**



Мощное вступление

СМОТРИТЕ, КТО ПРИЕХАЛ!

Кажется, 1000-сильный гоночный грузовик должен издавать ураганный рев. Но нет, эти ведут себя неожиданно тихо. Скрип шин в поворотах громче, чем звук из глушителя! Поражает относительная тишина в узком горлышке поворота, когда в него на полном ходу вваливается дюжина пятитонных махин.

Дальше кому как повезет: если не рассчитал, соперник непременно попытается более-менее деликатно, в рамках правил, сдвинуть с траектории. Оторванные бамперы потом, в перерыве между заездами, уберут работники трассы. Грузовик не Формула-1, риск проткнуть здоровенную шину пластиком невелик. В сухую погоду, кстати, машины обувают в «почти слики»: рисунок протектора – пара неглубоких продольных бороздок.

Дюжина – столько пилотов вышло на старт этапа, прошедшего на «Смоленском кольце». В Европе обычно машин два десятка с гаком, но к нам приехали не все завсегдатаи чемпионата. Отчасти потому, что решение включить Россию в календарь чемпионата было принято за неделю до старта – этап получился «сверхплановый». Те гонщики, что победнее или не претендуют на высокие места, остались дома. А вот вся элита грузового кольца налицо, в том числе наш Александр Львов, выступающий на MAN за австрийскую команду Эгона Эллгоера.

Надо ли говорить, что за петербуржца зрители болели с очевидным рвением. Львов в двух заездах усердно боролся за призовые места, но за 14 кругов дистанции почти



«Смоленское кольцо» соответствует всем требованиям безопасности – даже вылетевший с трассы грузовик не представляет угрозы для зрителей.

В паддоке никаких особых ограничений для болельщиков. Боевую технику позволяли не только посмотреть, но и пощупать.

Седельные тягачи без прицепов да на гоночной трассе – это песня! Уик-энд под названием Truck Battle Russia 2010 на открытии нового автодрома «Смоленское кольцо» посетили 18 тысяч зрителей. Впечатления на этапе грузового чемпионата Европы собирал Сергей Зиновьев. С фотокамерой по солнцепеку носился Юрий Тюрин.

все, чьи машины объективно быстрее, успевали россиянина обойти. Львов, впрочем, упрочил свою восьмую позицию по сумме этапов; определенный прогресс есть, ведь год назад он завершил турнир одиннадцатым.

Чудеса в гонках грузовиков случаются, видимо, редко. Призеры смоленского этапа немец Йохан Хан, испанец Антонио Альбасете (оба – MAN), чех Давид Вршецки («Фрейтлайнер») – в прошлом победители и призеры чемпионата и Кубка. Вршецки – чемпион действующий, а ныне лидирует Альбасете, который намерен повторить успех 2006 года. На хвосте у него висят Хан и чемпион-2007 швейцарец Маркус Босигер, представляющий клан «Рено».

РЕАЛИЗАЦИЯ МЕЧТЫ

Настоящее чудо – факт проведения гонки такого уровня в России! Еще точнее, наличие трассы, способной принять подобное соревнование (соответствие европейским требованиям проверяла делегация ФИА).

Строили трассу без лишнего шума. Как и у грузовиков, вся мощь ушла не в звук, а в конкретный результат: полноценный автодром построен по проекту Германа Тильке за неполные три года. Впереди еще возведение нескольких стационарных трибун, но уже сейчас «Смоленское кольцо» произвело впечатление лучшего российского автодрома и во многом превосходит открытое в июле «Нижегородское кольцо».

Наверняка зрители и гонщики оценили усилия хозяев трассы. Жара 40 градусов, а в буфетах, что оборудованы в тенистых боксах, оба дня в прода-



Маркус Ойстрах (№ 24) в одном из заездов столь усердно атаковал Львова (№ 16), что оторвал от своего «Рено» половину облицовочного пластика.

В команде «Тим Эллгоер» Александр Львов пришелся ко двору и проводит уже второй сезон.

же холодные напитки и мороженое. Рядом фонтанчик, в котором можно остудить голову. Туалеты, душевые. Чистота, порядок. Одним словом, Европа.

Мнение, будто россиянам автоспорт не особо интересен, не подтвердилось. Судя по номерам машин на стоянках вокруг трассы, гонка привлекла не только москвичей (им сюда часа четыре езды) и жителей Смоленской области (от Смоленска до автодрома 100 км). Нашлись самарские, питерские, даже тюменские номера, не говоря уж о тверских и брянских.

Входной билет стоил 300 рублей (к слову, в субботу билетов не хватило – допечатывали). При этом не возбранялось наблюдать за гонкой из-за синей ограды, с окрестных пригорков. Трасса чрезвычайно компактная и с некоторых точек просматривается полностью; болельщик Формулы-1, обычно видящий одну-две связки поворотов, может о таком только мечтать. Первый успех вселил надежду вскорости увидеть на «Смоленском кольце» еще и заезды «мирового туринга» – скажем, чемпионата WTCC или DTM. Хотя, конечно, это не грузовики. Но тоже очень красиво едут. **ЗР**

ИСТОРИЯ ГРУЗОВЫХ ГОНОК

Гонки грузовиков в Европе зародились в 1970-е, а четкую форму обрели в середине 1980-х, когда был обнародован единый технический регламент – тогда еще не чемпионата, а Кубка Европы. Технику делили на классы сначала по мощности, затем по рабочему объему моторов, далее по уровню подготовки (прототипы и «просто грузовики»); в состязания приходили заводские команды. Сегодня все иначе: класс машин всего один, а соревноваться могут только частные команды. Среди них различают «профессиональные» и «любительские»; разница в подготовке машин не слишком велика и зависит от уровня сотрудничества команды с тем или иным заводом. Особый интерес к чемпионату ныне проявляют MAN и «Рено». На гоночных трассах представлена также продукция «Фрейтлайнера», DAF, «Скании», «Мерседеса» и ИВЕКО.

Начиналось все с мощностей порядка 300–500 л.с. Характеристики современного кольцевого гоночного грузовика примерно таковы: масса 5500 кг, мощность свыше 1000 л.с., крутящий момент 5000 Н·м! Максимальная скорость ограничена 160 км/ч – в целях безопасности.

Статус чемпионата Европы серия получила в 2006 году. Сезон-2010 состоит из девяти этапов, на каждом этапе четыре зачетных заезда (дистанция 45 км). Для каждой пары заездов отдельная квалификация, расстановка первой восьмерки пилотов на старте четного заезда – в обратном порядке.



Гонка поддержки этапа чемпионата Европы – заезд класса Legends. На этой трассе они смотрятся даже лучше, чем в подмосковном Мячкове.

«Отжиг» в исполнении победителя смоленского этапа Йохана Хана.

Гибриды и электромобили

Обычно эти технологии встречаются (да и то нечасто!) среди легковушек, но на грузовом автосалоне в Ганновере можно посмотреть на Fuso Canter Hybrid и даже на Fuso Canter E-CELL. Первый уже поставляют в Европу, пока, правда, только в Ирландию: по улицам Дублина колесят десять таких машин, обслуживающих, как мы бы сказали, предприятия ЖКХ. Что касается чисто электрической версии, то в ней между лонжеронами рамы установлены литий-ионные батареи с запасом энергии 40 кВт·ч, которой хватает на 120 км пробега с грузом 3,5 т. Потом придется подождать у трехфазной «розетки» около шести часов. Электромотор мощностью 70 кВт с крутящим моментом 300 Н·м установлен между батареями и задним мостом, так что в кабине выступающий капот больше не нужен.



Сити-кэб судьи Дредда



Этот фантастического вида грузовик, на котором рассекал по экранам Сильвестр Сталлоне, на самом деле тоже серийный: для съемок на «Ленд-Ровере» собрали 31 экземпляр. Заметим, дело было в 1995-м, а по сюжету речь шла о грузовике 2139 модельного года! Итак, дело давно минувших или, напротив, не скоро грядущих времен. Как же машина попала в нынешние новости? Все просто: осенью ее можно было не только увидеть, но и пощупать на фестивале LANDROVERmax!, проходившем в выставочном центре «Стоунли-Парк» (Англия).

Смог только «Унимог»



Сделать Кассанавальдский туннель (Швейцария) более безопасным помогла новая технология: установка, смонтированная в специальном вагоне длиной 40 м и массой 60 т, наносит на его стены четырехсантиметровое огнеупорное покрытие, выдерживающее 2000 °С. Заметим, речь идет об автомобильном туннеле, рельсы проложили для вагона, а на роль локомотива подошел только «Унимог», оборудованный колесиками с ребордами. Если бы обычный тепловоз и прошел по габаритам, в туннеле вскоре стало бы нечем дышать, а тут – выхлоп под Евро IV!

Когда ретардер бессилен

На выставке Tecma 2010 представлен «ИВЕКО-Стралис 270 CNG» – один из первых тяжелых тягачей, оборудованных газовым двигателем. Индекс говорит о его мощности. Казалось бы, ничего особенного. Но сложность создания подобных автомобилей в том, что степени сжатия газовых моторов недостаточно, чтобы добиться от ретардера эффективности замедления, требуемой стандартами ЕС. Поэтому компания Allison Transmission оборудовала машину оригинальным гидравлическим замедлителем – он успешно заменяет торможение двигателем.



В стиле «Порше»

Инженеры «Порше» отныне занимаются не только спорткарами и престижными вседорожниками, но и... магистральными тягачами. Они приступили к проектированию кабин для «Скании», так что в облике грузовиков могут появиться новые фамильные черты – скажем, «Кайена». Впрочем, удивляться особо нечему, ведь «Скания» вместе с «Порше» входит в концерн «Фольксваген».



3D-автобус

Разработанный в КНР проект автобуса будущего поражает смелостью и оригинальностью идеи. Если посмотреть на него спереди, перед нами огромная, высотой 4,5 м буква «П». На перекладине расположены пассажирские кресла, в которых разместится до 1400 человек. «Ноги» поставлены на колеса и катятся по краям проезжей части, так что между ними спокойно несутся легковушки. И не нужно никаких выделенных полос! Бред? Ничуть! Экономисты подсчитали, что такой автобус и 40-километровая трасса для него обойдутся в десять раз дешевле, чем линия метро той же протяженности.



Возить по-русски

В Нижнем Новгороде прошла выставка Busworld Russia 2010 – наш вариант самого знаменитого автобусного салона, на протяжении многих лет проходящего в бельгийском Кортрейке. На нижегородской ярмарке побывал Константин Закурдаев.



Самые крупные экспозиции подготовили Нефтекамский автомобильный завод и «Русские автобусы» («Группа ГАЗ»). НефАЗ показал все семейство, разработанное при участии компании VDL (ЗР, 2010, № 8): городские 15- и 18-метровую машины, междугородную, а также флагманскую туристическую модели. Напротив выстроились 12-метровые НефАЗы на камских шасси, причем все – оснащенные двигателями «Камминс-6ISBe 270» мощностью 270 л.с., производство которых развернули на челнинском СП «Камминз Кама».

Западную Европу на российской выставке представлял туристический 57-местный «MAN-Лайонс Коуч L».

Среднеразмерный городской автобус из Китая «Ютонг-ZK6852HG» вместимостью 57 человек.



Экспозицию «Русских автобусов» открывал 18-метровый сочлененный низкопольник ЛиАЗ-62137Х со слегка посвежевшим дизайном и газовым 280-сильным двигателем «Камминс-CGE 4 280», соответствующим стандарту Евро V. Компания показала также 12-метровый вариант этой машины, тоже с газовым двигателем, правда, другим: MAN E0836 LOH 01. У него при той же мощности меньше рабочий объем, выше экономичность, а экологические характеристики удовлетворяют еще более строгому стандарту EEV. Показали и удлиненный ПАЗ-320412 с дизелем ЯМЗ-534 и улучшенным интерьером, а также два серийных голицынских автобуса: туристический флагман ГолАЗ-52911 «Круиз» и междугородный ГолАЗ-5251 (ЗР, 2010, № 9).

Неожиданностью стала экспозиция завода «КузбассАвто», который недавно был открыт в городе Ленинск-Кузнецкий Кемеровской области. Под маркой KUZBASs показали 7-метровые автобусы «Хёндай-Каунти» – городской 32-местный и пригородный с 23 сиденьями. Но это совсем не те «каунти», которые делает ТагАЗ. Ведь в Ленинске-Кузнецком наладили сборку точных копий корейской модели, а в Таганроге кузов спроектировали и выпускают самостоятельно, закупая только шасси. Конкуренция в этом классе выросла.



Серийное производство междугородных ГолАЗ-5251 начнут в следующем году.

Растет она и среди больших городских машин. Минский автозавод устроил на Busworld Russia 2010 российскую премьеру сочлененного МАЗ-205 вместимостью 175 пассажиров. Несмотря на полностью низкопольную конструкцию, силовой агрегат размещен в передней секции кузова (ЗР, 2010, № 7).

Украинская корпорация «Эталон», достаточно давно стремящаяся занять свою нишу на российском рынке, показала БАЗ-А11110, выполненный по полунизкопольной схеме и рассчитанный на 108 человек. Трехдверный 11,7-метровый автобус оснащают дизелем HA57L135BS мощностью 183 л.с. или 214-сильным «Дойц-TCD 2013 L44V». Кстати, у этой модели есть собственное назва-

«Хёндай-Каунти», собранный на недавно открывшемся в Кемеровской области заводе «КузбассАвто».



ние – «Ромашка», потому-то «букет» белых цветов и украшал заднюю часть выставочного образца.

В Нижний приехал и гость из Казахстана: один из дилеров расположенного в городе Семей (бывший Семипалатинск) завода СемАЗ показал 9-метровый «Дэу-BS90 Сити Бас» вместимостью 85 человек. У машины высокий пол и не самый современный интерьер, однако у себя на родине она пользуется неплохим спросом. Может, и у нас приживется?

Хотя у выставки Busworld европейские корни, из известных западных производителей автобусов большого класса в Нижний приехала только компания MAN с роскошным туристическим «Лайонс Коуч L» – трехосным, длиной 13,8 м.

На удивление немного было и китайских машин. По сути, автобусную промышленность Поднебесной представляли всего две модели: ярко-желтый 57-местный городской «Ютонг-ZK6852HG» длиной 8,5 м и стильный 47-местный «турист» «Ютонг-ZK6129H». Второй пользовался у перевозчиков повышенным вниманием: благодаря соответствующему нормам Евро IV дизелю «Камминс-ISLe» мощностью 350 л.с., машину можно ввозить в страну по нулевой ставке таможенных пошлин!

Конечно, на выставке было немало микроавтобусов. Компанию «фольксвагенам» и «мерседесам» составили местные «соболи» и «газели» в варианте «Бизнес». А фирма «СТ Нижегородец» познакомила с автобусами на базе фургонов европейских марок. За основу одного из них, общей вместимостью 26 пассажиров, взяли пятитонный «ИВЕКО-Дейли», оснастив его автоматической

Симпатичные турецкие автобусы «Отокар-Вектио» предлагают в пригородном и междугородном вариантах.

Удлиненный 50-местный ПАЗ оснащен 150-сильным двигателем ЯМЗ-534.

дверью и сиденьями броской бежево-оранжевой расцветки с глубоко профилированными спинками. Модельный ряд «Нижегородца» недавно пополнила и пассажирская версия на основе фургона «ФИАТ-Дукато». Причем не того, что выпускает в Елабуге компания «Соллерс», а более современной модели.

Примечательно: в Нижний съехались несколько турецких компаний. «Карсан фэктори» (Karsan Factory) показала необычную по конструкции модель малого класса J10, рассчитанную на 14 пассажиров. У полукапотной машины торсионные подвески. Непривычно широк дверной проем – 1200 мм, почти как у большо-





Компактный МАЗ-206 (длина 8650 мм), оснащенный 176-сильным двигателем «Мерседес-Бенц», разработан для малозагруженных городских маршрутов.

го городского автобуса! Подобные широкие двери, вдобавок оборудованные сервоприводом, делают «Карсан» очень удобным для пожилых людей и инвалидов, а также значительно ускоряют посадку-высадку.

Турецкая же компания «Отокар отомотив» (Otocar Otomotiv) привезла три модели. Девятиметровые «Вектио» в пригородном и междугородном вариантах можно оснастить по выбору клиента дизелями MAN (240 л.с.) или «Дойц» (215 л.с.). У 7,7-метрового «Навиго» дизель «Камминс» (185 л.с.).

Отмечу высокое качество интерьера и дизайнерское совершенство турецких лайнеров. «Вектио» козыряет европейским дизайном, стильной приборной панелью, хорошей эргономикой и удобным рабочим местом водителя. Недаром в Турции уже не один год работают предприятия ведущих европейских производителей. ЗР

«Карсан-J10» – турецкая маршрутка.

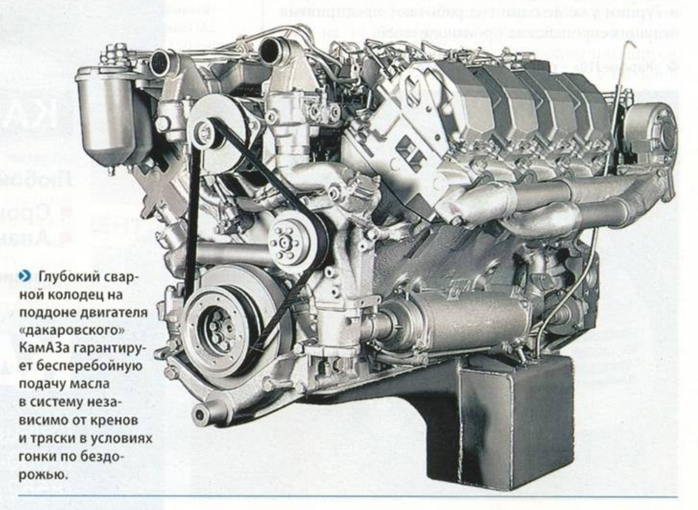


Богатырская сила

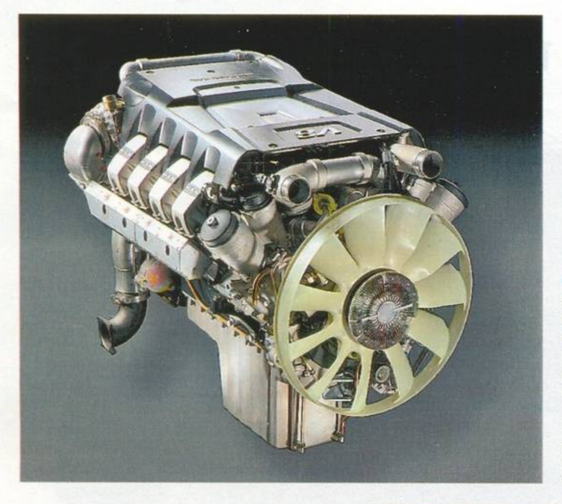
С особенностями конструкции наиболее мощных двигателей магистральных грузовиков знакомит Николай Мордовцев. Фото автора и «Скания».

У грузовика лишней мощности не бывает – изо дня в день таскать на себе по сорок тонн не так-то просто. Но мощность стоит денег, и для магистрального автопоезда в Европе уже давно считают оптимальными 380–440 л.с., по десятку «лошадей» на каждую тонну. При этом объем двигателя вовсе не стремится к паровозному. Напротив, тенденция последних лет – его уменьшение. Место прежних 12-литровых дизелей все чаще занимают двигатели объемом 8–10 л. Однако есть тягачи-тяжеловозы, способные буксировать автопоезд полной массой под 250 т. Или трудяги, идущие по альпийским перевалам. И, например, знаменитые скандинавские суперсцепки полной массой 60 т и длиной 25,25 м. Таким машинам 400 «лошадей» явно маловато. Когда-то мощность их моторов подбиралась к 500, потом одолела 600, а сейчас уже перевалила за 700 сил.

Машин подобного класса относительно немного, ежегодно в Европе их продают всего около 2 тысяч, поэтому не каждый производитель грузовиков берется за изготовление супердвигателей. В Европе моторы объемом около 16 л освоили только «Вольво», MAN, «Мерседес» и «Скания». Последняя сейчас лидирует в этой гонке. В июне в окрестностях германского Трира шведы пред-



Глубокий сварной колодец на поддоне двигателя «дакаровского» КамАЗа гарантирует бесперебойную подачу масла в систему независимо от кренов и тряски в условиях гонки по бездорожью.





Циркуляция охлаждающей жидкости и масла в головках и блоке MAN (фото слева) раздельная, прокладка уплотняет только газовый стык. Поршни стальные, с полимерным покрытием.

ставили журналистам свою обновленную R-серию с двигателем, развивающим 730 л.с. и момент 3500 Н·м, – и тем самым обогнали конкурентов-земляков «Вольво» с их 700-сильным мотором. Немцы, похоже, притормозили в этой гонке: «Мерседес» довольствуется 653 силами, а MAN успокоился на 680 «лошадях». Разве что «Дойц» выпускает подобные дизели мощностью 720 л.с., но сертифицирует их только в качестве силовых промышленных установок.

Наш самый массовый ярославский дизель семейства ЯМЗ-238/ЯМЗ7511 чуть не дотягивает до заветных 16 л, но до тех богатырских сил ему далеко. Зато ЯМЗ-840, немного переросший «евростандарт» объема (у него 17,24 л), на «дакаровских» КамАЗах официально выдает под 900 л.с. (модификация 7Э846), а на самом деле, поговаривают, больше тысячи! За океаном тон задает «Камминс»: с 15 л объема удается снимать до 680 л.с. Это далеко не полный перечень производителей 16-литровых двигателей, и у каждого свои изюминки в конструкции.

СЕКРЕТЫ МОЩНОСТИ

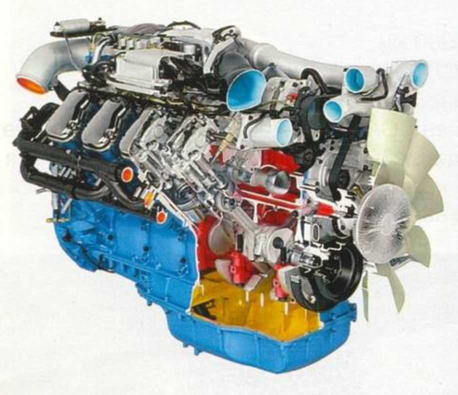
Впрочем, это уже давным-давно не секреты. Нужно лишь зарядить в цилиндры побольше воздуха, оптимизировать подачу топлива и организовать его эффективное сгорание. Просто сказать, сложнее сделать. Для того на современных дизелях тщательно подбирают фазы газораспределения, делают головки блока с четырьмя клапанами на цилиндр, оснащают турбокомпрессорами. На всех флагманских дизелях турбонагнетатели с изменяемой геометрией направляющего аппарата, позволяющей обеспечить эффективный наддув в любом рабочем режиме мотора (о турбоямах, естественно, уже не вспоминают).

А вот в топливной системе у производителей единообразия нет. КамАЗ с ЯМЗ-840 свою чемпионскую мощность получает с обычным механическим ТНВД. С точки зрения экологии пройденный этап. Евро II еще удается одолеть, но для перевозок по Европе уже и Евро IV мало, а этот уровень экологичности в состоянии обеспечить только электронно-управляемые топливные системы. «Мерседес» использует индивидуальные для каждого цилиндра мини-ТНВД, «Вольво» выбирает насос-форсунки, но будущее за аккумуляторной системой «коммон рейл». Ее на своих «мелких» дизелях применяют и «Мерседес», и «Вольво», а MAN полностью перешел на «общую магистраль». Новый 730-сильный мотор «Скании» соответствует даже более жестким нормам EEV, в нем вместо электронно-управляемых насос-форсунок «коммон рейл» с давлением распыла 2400 бар (с насос-форсунками давление достигает «всего лишь» 1800 бар). Совсем недавно шведы опробовали эту систему на своих меньших двигателях, теперь настало время адаптировать ее к флагманскому мотору.

В сканиевской «коммон рейл» топливо впрыскивается в камеру сгорания двумя порциями разного объема, а не тремя. Таким образом удается снизить шум и организовать эффективное сгорание. Трехпорционый впрыск позволяет уменьшить содержание окислов азота в отработавших газах, но только если мотор оборудован системой рециркуляции EGR. Однако

САМЫЕ МОЩНЫЕ СЕРИЙНЫЕ ДВИГАТЕЛИ МАГИСТРАЛЬНЫХ ГРУЗОВИКОВ

Марка, модель двигателя	MAN D2868	Mercedes OM 502	Scania DC 16 21	Volvo D16G	Deutz TCD2015V08	Cummins ISX15	ЯМЗ-7Э846 (спортивная модификация ЯМЗ-840)
Конфигурация	V8	V8	V8	L6	V8	L6	V8
Рабочий объем, л	16,16	15,93	16,4	16,1	15,87	14,9	17,24
Диаметр и ход поршня, мм	128×157	130×150	130×154	144×165	132×145	137×169	140×140
Мощность, л.с. при об/мин	680 1900	653 1800	730 1900	700 1550–1800	720 2100	600–680 1800	900 2500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	3000 1050–1300	3000 1080–1300	3500 1000–1350	3150 1000–1400	3000 1400	2785 1200	3728 н.д.



Поршневая группа V-образной 16,4-литровой 730-сильной «восьмерки» «Скания-DC1621» унифицирована с рядными, объемом 9,2 и 12,7 л.



В единой головке рядной «шестерки» «Вольво-D16G» удалось разместить распредвал.

все «восьмерки» у «Скании», и новый двигатель тоже, нейтрализуют выхлоп водным раствором мочевины «ЭдБлю». Потому топливная аппаратура супердизеля и настроена на двойной впрыск. Систему мочевинной нейтрализации применяют и другие производители 16-литровых моторов.

РЕЦЕПТЫ ДОЛГОЛЕТИЯ

Рост мощности и крутящего момента приводит к увеличению нагрузки на детали двигателя и уменьшению ресурса. Сохранить его – непростая задача. Блоки цилиндров и головки современных двигателей с большой литровой мощностью отливают из высокопрочного чугуна с допустимым напряжением изгиба, сравнимым с показателями стали. Крышки коренных подшипников выполняют в общей отливке, сохраняя максимальную жесткость блока. Сидят же крышки не только на силовых шпильках – по периметру они притянуты еще и более «мелкими» болтами. При этом отказались от традиционных поперечных болтов. Так делают двигателисты ИВЕКО и MAN на своем 16-литровом двигателе D2868 (немцы разрабатывали мотор совместно с компанией «Либхер»).

Инженеры утверждают, что будущее за более жесткой, единой головкой для всех цилиндров. Кроме того, в ней проще разместить управление клапанами компрессионного моторного тормоза. Однако такие головки есть только на рядных «шестерках»: у «Вольво-D16G» и «Камминс-ISX15», причем они с верхним расположением распредвала. Остальные моторы – V-образные «восьмерки» с двумя распредвалами в развале блока (кроме ЯМЗ), причем все – с раздельными головками, облегчающими обслуживание и ремонт. У мерседесовского двигателя OM502 LA в головках удалось разместить пятый клапан моторного тормоза.

Головка блока дизеля – теплонапряженная деталь: львиная доля лишнего тепла отводится именно через нее. Здесь всех перещеголял MAN, сделав циркуляцию антифриза и масла раздельно по блоку и по головкам, как на своих рядных двигателях семейства D20. Прокладка уплотняет только газовый стык, и даже если прогорит, охлаждающая жидкость в поддон не попадет. Каждая головка на шести болтах вместо обычных четырех. Даже на шатунные крышки импортных дизелей идет болтов в два раза больше – четыре, но меньшего диаметра. Так удается увеличить диаметр шатунной шейки, а это дополнительная жесткость коленвала и снижение удельной нагрузки на подшипник шатуна.

Поршневые группы на 16-литровых двигателях, как правило, от уже отлаженных моторов меньшего литража. Диаметр цилиндра – от 128 до 137 мм (у ЯМЗ-840 –140 мм). На флагманском дизеле «Скания» унифицированная поршневая группа диаметром 130 мм, как и на рядных объемом 9,3 и 12,7 л. Часто под наиболее мощные моторы делают особые, составные поршни: днище и бобышки, откованные из жаропрочной стали, и алюминиевая юбка соединены поршневым пальцем. MAN предпочел полностью стальной поршень. На его юбку нанесен слой полимера, в самом поршне сделан канал для охлаждения маслом. Кромки камеры сгорания такого поршня не обгорят при работе с максимальными нагрузками, канавка под верхнее кольцо не износится, и юбку никогда не оборвет. Флагманскому мотору подобает не только выдающаяся мощность, но и марафонский ресурс.

ДЕЛО ЧЕСТИ

Создав особый мотор, для него, как для редкого бриллианта, готовят достойную оправу. Шведы выделили грузовики «Скания» с дизелями-«восьмерками» в отдельное семейство V в серии R. Это будут премиум-автомобили. То, что «Скания-R 730» – автомобиль для дальних рейсов, подчеркивает отсутствие так называемой дневной, короткой кабины. На флагманском грузовике она непременно со спальником, хотя и с разной высотой крыши. В отделке экстерьера вновь в моде хром. Сверкают и воздухозаборники на верхней части облицовки. На боковых обтекателях шасси красуется шильдик *V8* – символ принадлежности к высшей касте. И конечно же, ксеноновые фары с темной окантовкой и выхлопная труба с хромированным обрамлением. Флагманский автомобиль немыслим без кожи в отделке интерьера – пришлось спустить шкуру не с одного теленка. Руль, кроме кожи, отделан деревянными вставками. Сиденья тоже выглядят на редкость стильно: обивка из черной кожи со светло-серой отстрочкой швов и опять-таки с тисненой эмблемой *V8*. Даже прикроватный коврик из стеганой кожи!

Кто следующим замахнется на новый супергрузовик? Наверное, все же «Вольво» – мяч на его стороне. А раскрутить свой 700-сильный мотор еще хотя бы на 50 л.с. – дело чести. ЗР

День строителя

Константин Закурдаев

Минчане не остановили разработку самосвалов даже в 2008–2009 годах, когда рухнул строительный рынок. Поэтому сегодня у завода есть полная гамма тяжелых самосвалов. Линейку дополнили три свежие модели, две из которых – новое слово в развитии МАЗа.

МАЗ-5550В5 грузоподъемностью 10,2 т в перспективе заменит ныне выпускаемые аналоги с колесной формулой 4×2. Кстати, история МАЗов для перевозки сыпучих грузов начиналась именно с двухосных моделей.

Внешне МАЗ-5550В5 отличает от самосвалов прежнего поколения рестайлинговая кабина. Такую же в прошлом году получили двухосные и трехосные магистральные грузовики и седельные тягачи. У самосвала кабина, естественно, в коротком, «дневном» исполнении. Она технологичнее прежней, удобнее для водителя, обладает лучшей аэродинамикой. Унифицированные современные кабины вытесняют с минских грузовиков кабины старого образца. От этого машины будут дешевле в производстве.

МАЗ-5550В5 оснащен новейшим ярославским дизелем ЯМЗ-536 экологического стандарта Евро IV, полномасштабное производство которого обещают развернуть в следующем году. Из других особенностей – импортная 9-ступенчатая коробка передач, импортное же сцепление, кузов увеличенного объема, а также ABS в базовой комплектации. МАЗ-5550В5 уже прошел все необходимые испытания, получил сертификат «Одобрение типа транспортного средства» и запущен в серийное производство.

Трехосный МАЗ-651705-210Р1 – с односкатными колесами, увеличенным дорожным просветом и полноприводной трансмиссией. Повышенная проходимость расширила сферу применения машины. Белорусский самосвал-полноприводник близок по характеристикам камским аналогам. При полной массе 33,5 т он способен перевозить в 10-кубовом кузове 19 т груза. Под кабиной знакомая в любом автохозяйстве СНГ ярославская 330-сильная «восьмерка» и 9-ступенчатая механическая коробка передач. Шины – белорусские «Бел-95» размером 16.00R20.

МАЗ-6516 не обладает столь выдающейся проходимостью, зато грузоподъемность больше на треть – 25 т. Машину полной массой 41,8 т показывали еще в 2008 году, а теперь запустили в серийное производство. Первоначально самосвал с разгружаемым назад 21-кубовым кузовом предложили заказчикам с ярославскими дизелями: V-образным 8-цилиндровым ЯМЗ-6581.10 или более современным рядным 6-цилиндровым ЯМЗ-650.10. Первый развивает 400, второй – 412 л.с.

А совсем недавно появилась модификация и с 410-сильным двигателем MAN, соответствующим экологическим нормам Евро V. Такой мотор открывает самосвалу путь в Европу. Ведь до кризиса белорусские грузовики пользовались определенным спросом в ее восточной части, а в Латвии даже действовал небольшой сборочный завод. Неудивительно, что минчане приложили максимум усилий, чтобы их самосвальный арсенал позволял сражаться с конкурентами сразу на двух фронтах: не только на восточном, но и на западном. ЗР

МАЗ-6516А8 – версия четырехосного самосвала с ярославским дизелем. Можно заказать машину с импортным агрегатом.



МАЗ-5550В5 получил новую кабину и ярославский двигатель ЯМЗ-536.



По проходимости МАЗ-651705-210Р1 почти не уступает вседорожникам.



Откровения фаворитов

Из пяти лидеров чемпионата один считает, что титул ему не по силам. Но в приватных беседах утверждает обратное. Настроения в паддоке изучал Сергей Зиновьев. Фото «Ред Булл», «Рено», «Даймлер».

Гран-при Бельгии, столь любимый пилотами за быструю и сложную трассу, не упростил интригу в чемпионате мира. Сумбурная из-за дождиков и сэфети-каров гонка немного ухудшила шансы на титул трех явных претендентов. Рубенс Баррикелло неудачным торможением испортил гонку Фернандо Алонсо. И хотя испанец потом все равно пробился в зачетную зону, во время второго дождя вылетел-таки с трассы. А Дженсон Баттон в середине гонки пал жертвой авантюрной атаки Себастьяна Феттеля. Юный немец, как с ним уже случалось, немного не рассчитал маневр и попросту протаранил машину соперника. Сам продолжил борьбу, но далеко за чертой первой десятки. Признание своей вины в аварии и принесенные британцу извинения, увы, очковый багаж никому не пополнили.

ОПТИМИСТЫ

Алонсо, замыкающий пятерку лидеров чемпионата по сумме этапов, заявил, что события на трассе «Спа-Франкоршам» ровным счетом ничего не изменили: «Пилотов, которые могут взять титул, по-прежнему пятеро. Разрывы между нами совсем невелики. Я уступаю Хэмильтону 41 очко. При нынешней системе это вопрос двух удачных этапов для меня и двух неудачных для него. А гонок впереди еще шесть».

Оптимизм Фернандо похвален, но недостаточно аргументирован. В отличие от «Ред Булла» и «Мак-Ларена», проводящих сезон ровно и без резких спадов, «Феррари» лихорадит по полной программе. Победные дубли, как в Бахрейне и Хоккенхайме, чередуются с необъяснимыми провалами, как в Сильверстоуне. И даже сама команда порой не понимает, в чем причина слабых выступлений на том или ином Гран-при. Машина-то быстрая! Но почему-то не везде. На августовские каникулы «Феррари» ушла в мажорном настроении, собрав огромный урожай очков в Германии и Венгрии (победа, два подиума плюс четвертое место). Затем четыре недели совершенствовала машину. А в Спа неожиданно выяснилось, что удел ее пилотов – борьба за пятое-шестое места. Фелипе

Масса, проведший гонку безошибочно, финишировал четвертым лишь благодаря сходам Баттона и Феттеля – оба поначалу шли впереди, и темп их был выше.

ПРАГМАТИКИ

Схожая ситуация в «Рено». На некоторых Гран-при Роберт Кубица эффектно берет подиумы, воюя с самыми быстрыми соперниками. Но в большинстве случаев возможности машины скромнее. При этом совершенно нереально предсказать, какие трассы наиболее удобны для пилота и команды, где именно он «выстрелит». Гонки в Австралии, Монако и на трассе «Спа-Франкоршам» с их абсолютно разными характерами удались поляку лучше всего.

Кубица смотрит в будущее более рационально, чем Алонсо: «Я пока не вижу ситуации, в которой мы регулярно сможем бороться за победу в гонках. Наивно рассчитывать на то, что три-четыре лидера постоянно будут сходить. Однако машина позволяет немного сократить отставание от них, чему я и посвящу остаток сезона. Ближайшая цель – «Мерседес GP». Думаю, его вполне можно потеснить с четвертого места». Поскольку Виталий Петров принес команде очки в трех гонках подряд, такой прогноз вполне оправдан.

Хорошие результаты «Рено» в Бельгии объясняют установкой воздуховодов, позволяющих пилоту изменять эффективность заднего антикрыла. На деле же это сумма десятков изменений, мелких и крупных, внесенных в конструкцию по ходу всего турнира. Шеф команды Эрик Буйе, кстати, не перестает хвалить россиянина: «Не много в Формуле-1 пилотов, которые в первый же сезон на незнакомой технике так уверенно едут. К тому же Виталий явно не относится к тем, кто склонен крушить машины. Ошибки и просчеты у молодых неизбежны, но команда в первую очередь смотрит на результаты. Петров в Бельгии достоин похвалы: девятое место на финише при старте из хвоста решетки. При том что гонка выдалась довольно нервной для всех ее участников».

ПЕССИМИСТ И ДРУГИЕ

Дженсон Баттон от Спа ожидал большего. И предсказывал, что на Гран-при Бельгии и Италии они с Хэмильтоном будут доминировать – быстрые трассы в этом сезоне для «Мак-Ларена» предпочтительнее медленных. В турнирной таблице британец остался впере-



Летнюю кампанию Петров провел успешно: три гонки подряд – в первой десятке. И очков набрал больше, чем, скажем, Шумахер.

Виталию Петрову не хватает опыта, но уверенности не занимать. Эпизод Гран-при Венгрии: россиянин (на первом плане слева) атакует Льюиса Хэмильтона.



На остаток сезона Себастьян Феттель избрал бойцовскую тактику: «Атака и еще раз атака!».

ди Алонсо. Однако, в отличие от испанца, убежден, что титул теперь недостижим. Конкретных причин своего негатива Дженсон не назвал, но догадаться несложно. Пилот полагает, что на оставшихся этапах «Мак-Ларен» постарается исключить внутрикомандную борьбу. Лидер чемпионата – Льюис, и команда наверняка захочет, чтобы так и осталось до последнего круга по трассе в Абу-Даби.

К этому же призвал «Ред Булл» и Марк Уэббер. Его краткая агиткампания была на редкость дипломатичной и деликатной. Не называя имен, австралиец высказал прессе следующее: «Зал славы «Мак-Ларена» переполнен трофеями, мы им пока значительно уступаем. Думаю, все зависит от того, насколько нам самим хочется достичь цели. Быть может, сейчас еще рано расставлять приоритеты, но совсем скоро это придется сделать». Намек ясен?

У руководителей команд-лидеров на этот счет иное мнение.

Мартин Уитмарш («Мак-Ларен»): «Вечером после гонки в моем присутствии Дженсон предупредил Льюиса: я, мол, все еще могу догнать тебя! И я склонен с ним согласиться».

Кристиан Хорнер («Ред Булл»): «В шести гонках пилот может заработать 150 очков! Тормозить кого-то одного в пользу другого лично я не намерен. Еще слишком рано».

Сам Хэмильтон после бельгийской гонки усердно изображал состояние эйфории, пел привычные дифирамбы команде и на пророчества был скуп. А позиция огромной армии болельщиков, голосующих в различных опросах, крайне туманна. В номинации «Кто возьмет титул?» в начале сентября чаще называли Хэмильтона и Феттеля. За ними следовал Алонсо и лишь затем – Марк Уэббер. ЗР



Дружина Росса Брауна «Мерседес GP» летом несколько скисла и сильно отстала от тройки лидеров чемпионата.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

10-й этап, Гран-при Великобритании	
1. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	1:24.38,200
2. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.01,3
3. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.21,3
4. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.21,9
5. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс-Косворт»)	0.31,4
6. К. Кобаяши (Япония, «БМВ Заубер – Феррари»)	0.32,1
7. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.36,7
8. А. Сутил (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	0.40,9
9. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	0.41,5
10. Н. Хюлькенберг (Германия, «Вильямс-Косворт»)	0.42,0
11-й этап, Гран-при Германии	
1. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	1:27.38,864
2. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.04,1
3. С. Феттель	0.05,1
4. Л. Хэмильтон	0.26,8
5. Дж. Баттон	0.29,4
6. М. Уэббер	0.43,6
7. Р. Кубица (Польша, «Рено»)	1 круг
8. Н. Росберг	1 круг
9. М. Шумахер	1 круг
10. В. Петров (Россия, «Рено»)	1 круг
12-й этап, Гран-при Венгрии	
1. М. Уэббер	1:41.05,571
2. Ф. Алонсо	0.17,8
3. С. Феттель	0.19,2
4. Ф. Масса	0.27,4
5. В. Петров	1.13,1
6. Н. Хюлькенберг	1.16,7
7. П. де ла Роса (Испания, «БМВ Заубер – Феррари»)	1 круг
8. Дж. Баттон	1 круг
9. К. Кобаяши	1 круг
10. Р. Баррикелло	1 круг
13-й этап, Гран-при Бельгии	
1. Л. Хэмильтон	1:29.04,268
2. М. Уэббер	0.01,5
3. Р. Кубица	0.03,4
4. Ф. Масса	0.08,2
5. А. Сутил	0.09,0
6. Н. Росберг	0.12,3
7. М. Шумахер	0.15,5
8. К. Кобаяши	0.16,6
9. В. Петров	0.23,8
10. В. Лиуцци	0.34,8
После 13 этапов	
Пилоты	
1. Л. Хэмильтон	182
2. М. Уэббер	179
3. С. Феттель	151
4. Дж. Баттон	147
5. Ф. Алонсо	141
6. Ф. Масса	109
Команды	
1. «Ред Булл»	330
2. «Мак-Ларен»	329
3. «Феррари»	250
4. «Мерседес GP»	146
5. «Рено»	123
6. «Форс Индия»	58

Шанс для Латвалы

В погоне за Себастьеном Лоэбом гонщики команды «Форд» демонстрируют совершенно не характерные для них черты. За дуэтом финнов пристально наблюдал Вадим Крючков. Фото автора.

К ралли «Финляндия» Микко Хирвонен и Яри-Матти Латвала подошли со сравнимым багажом очков. Уже любопытный факт, когда минул экватор чемпионата. Обычно хладнокровный Микко добывает команде очки, а Яри-Матти радует красивой ездой, но отнюдь не стабильностью. В нынешнем сезоне надежность этих финнов стала сопоставимой: один научился регулярно финишировать, другой – крушить машины. Попытки ехать еще быстрее сыграли с Микко злую шутку. Не только Лоэб, но и его напарник по «Ситроену» Себастьен Ожье ушли в отрыв, а на Хирвонена стал наседать Латвала.

При таком раскладе победа финна в домашнем ралли, а еще лучше – дополненная подиумом второго пилота, была необходима «Форду» как воздух. Успех не выравнивал положения, а всего лишь мешал Лоэбу завоевать седьмой титул досрочно и оставлял «Форду» шанс в дальнейшем побороться хотя бы с Ожье.



Легендарный Юха Канккунен стартовал в юбилейном, 60-м финском ралли. Результат – восьмое место в абсолютном зачете!

На домашней трассе финны ринулись в атаку. Поначалу все шло как по маслу. А потом пришел черед злополучного четвертого скоростного участка под названием «Урия». Приземлившись после очередного трамплина, автомобиль Хирвонена цепляет обочину и уходит в полет. Потом «крыша» с несчетным числом оборотов. Все целы, но автомобиль восстановлению не подлежит. Официальная причина аварии – отказ усилителя рулевого управления.

Престиж, необходимость добыть результат, командные интересы – весь этот груз ответственности разом свалился на плечи Яри-Матти Латвалы. И «Форду», и финским болельщикам

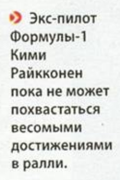
Из леса в цивилизацию – только через мойку. Процедуру очистки от грязи проходит автомобиль Себастьена Ожье.

Экипаж команды «Успенский Ралли Техника» боролся за подиум в зачете «Продакшн кар», но, к сожалению, не финишировал из-за технических проблем.



Себастьен Лоэб: «Тю, третье место в Финляндии не беда. Еще посмотрим, кто возьмет титул по результатам сезона!».





Экс-пилот Формулы-1 Кими Райкконен пока не может похвастаться весомыми достижениями в ралли.

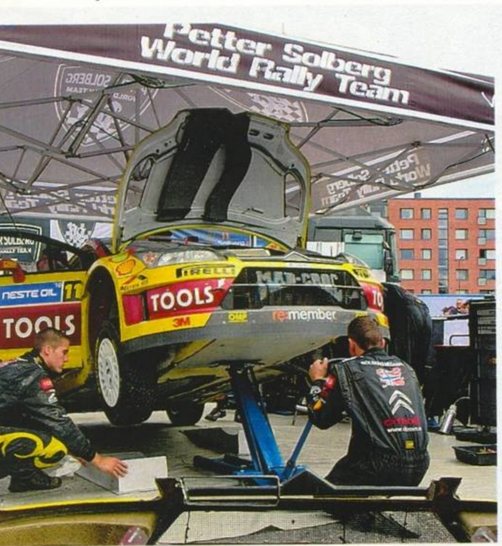
оставалось надеяться только на него. Пожалуй, это самый тяжелый экзамен, который предстояло сдавать пилоту, не слывшему стабильным финишером. Сдюжит ли? Хотя бы закончит гонку, не разбив машину?

Латвала не дрогнул. Остаток дня он по крупицам набирал на спецучастках преимущество и к вечеру оказался первым. Ближайший соперник Петер Сольберг отставал на 9 секунд. Такой разрыв умеет удерживать матерый Лоэб, а Латвала к подобным стрессам еще не привык. Однако сдюжил. К середине второго дня остался лидером и даже нарастил отрыв до 22 секунд. Но группа преследования на «ситроенах», теперь уже в лице Ожье и Лоэба, не оставляла права на ошибку. И финн показал своим поклонникам настоящий спектакль.

Латвала мастерски работал на удержание счета. Уступая чуть-чуть на каждом спецучастке, он упорно вел свой «Форд» к финишу. В результате долгожданная победа в домашнем ралли! Серебро у Ожье, бронза у Лоэба. Отставание от лидера – 10 и 15 секунд соответственно.

С точки зрения табели о рангах значение этой победы не стоит переоценивать. Скорее всего, Лоэб в конце сезона станет-таки семикратным чемпионом мира. Зато «Форд» в целом и Латвала в частности забили гол престижа. Но главное – Яри-Матти победил самого себя, доказал, что может быть и быстрым, и стабильным.

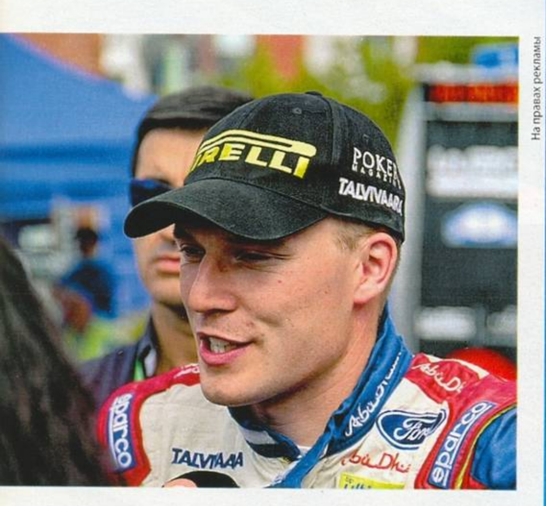
Шанс подтвердить это представился уже на следующей гонке, в Германии. Так повелось, что финские парни не слишком сильны на асфальте. Подиум на сей раз разыграли меж-



Оснащение скромнее, чем у заводских команд. Но это не мешает норвежцу Петеру Сольбергу бороться за медали.



В закрытом парке много интересных автомобилей. И зрители проявляют изобретательность в попытках рассмотреть их получше.



ду собой пилоты «Ситроена». Четвертым же финишировал Латвала: для него это большой успех на асфальтовом ралли.

У Хирвонена снова сход, на сей раз по техническим причинам. В итоге шанс побороться за серебро чемпионата оказался выше у Латвалы.

Как бы ни сложился нынешний чемпионат, «Форд», похоже, завершит его с двумя равноценными пилотами. И неизвестно, кто из них в следующем сезоне будет первой скрипкой, а кто второй. ЗР

Яри-Матти Латвала выиграл самую престижную для него гонку – Ралли Финляндии.

Работа маршалов на скоростных участках – отодвинуть зрителей на безопасное расстояние.



Разборки с настройками

Машина иногда подбрасывает пилотам и инженерам головоломки. Комментарий Ивана Самарина к очередным этапам чемпионата ФИА Формулы-2 записал Максим Вольнов.

БРЭНДС-ХЭТЧ: ПЕРВЫЙ ПОДИУМ!

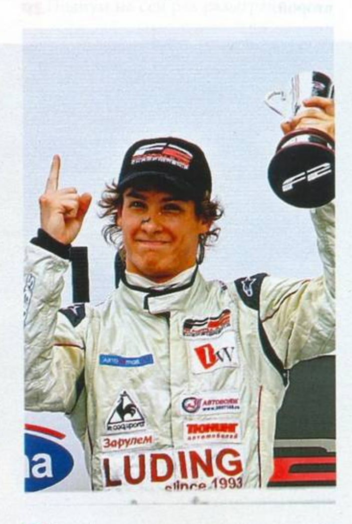
Официальный тест-день почти весь прошел под дождем. Все ждали мокрой гонки, но было сухо, так что все наработки по дождевым настройкам пришлось отложить. Трасса просто чумовая, с большим перепадом высот и быстрыми связками поворотов. С самого начала все шло хорошо, машина по ходу тренировок улучшалась. Хотя инженер (по правилам Ф-2 происходит ротация гоночных инженеров между пилотами) мне не очень понравился. Он делал все, что я предлагал, но сам не проявлял инициативы.

В первом заезде стартовал шестым, на первом круге прошел троих, в том числе сцепившихся между собой Афанасьева и Уилла Бретта. Затем отбивал атаки Тома Глэддиса и Бретта. Удержался третьим! Помогло, что в Брэндс-Хэтче трудно обгонять. Во второй гонке, кстати, Дин Стоунмен пытался обойти лидера серии Джолиона Палмера. В результате жесткий контакт, поврежденное колесо на машине Палмера, а Стоунмен получил штраф за грубость.

От меня эти перипетии, к сожалению, были далеки. На второй квалификации возникли неполадки рулевого управления: «глюкнул» датчик поворота руля и появились какие-то стуки. Времени на изучение проблемы нет. Сначала поменяли датчик, что заметного улучшения не дало, затем рулевое в сборе – наспех. Выезжаю на старт – руль стоит несимметрично! Несмотря на все усилия, даже к гонке его не установили строго по центру, так и ехал. Девятое место на финише и два зачетных очка – скорее успех, чем неудача.

БРНО: ВЫКИНУТЬ И ЗАБЫТЬ...

После подиума, конечно же, всегда ждешь «продолжения банкета». Длинную чешскую трассу, все 5,5 км, сначала прошел пешком: изучал профиль и повороты. Первая тренировка – под дождем. По себе ощущаю, что стал быстрее вкатываться в незнакомые автодромы – есть уже алгоритм действий.



Лучший момент сезона – подиум в английском Брэндс-Хэтче.



В Брно машина Самарина доставила инженерам немало хлопот.

Вторая тренировка: темп нормальный, проиграл лидеру всего 0,6 с; машина едет, все нравится. Думаем, завтра опять поборемся за подиумы!

Первая квалификация. Вроде тот же асфальт, похожая погода, те же настройки, но откуда-то лишняя секунда отставания! Я ничего не понимаю, инженер тоже в шоке. Проверяем машину – все в порядке. Детально изучаем телеметрию. Загадка природы – потеря скорости во всех правых поворотах!

Грешили на неудачный комплект резины, поэтому с машиной ничего делать не стали – накануне же ехала нормально! Первая гонка с предпоследнего места на старте, нескольких обогнал, но в целом ничего хорошего. Да еще штраф за обгон под желтым флагом.

Вторая квалификация, новый комплект шин. Чуть лучше, но со вчерашним вариантом никакого сравнения. Что происходит – непонятно. Решили, терять нечего, давай пружины менять: под новые погодные условия – стало жарко. Сделали все настройки мягче. Оказалось, совсем не попали. Такой плохой гонки у меня за всю карьеру не было: ехал последним, очень старался и все равно отставал от предпоследнего! Убрался, загнул дефлектор. В общем, Брно образца 2010 года лучше выкинуть из памяти.

После финиша попросил всю машину разобрать и собрать заново. Посмотрим, что будет в Германии. ЗР

Даже быстрому пилоту не всегда удается стартовать из первых рядов.



Поиск совпадений

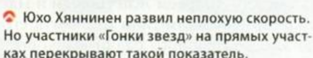
Что общего между чешским ралли «Барум Злин» и российской зимней «Гонкой звезд «За рулем»? Ответ знает Иван Викторов.

Конец августа, окрестности моравского города Злин. Больше сотни экипажей носятся по асфальтовым дорогам. Среди гонщиков россиянин Александр Желудов на «Форде-Фиеста S2000»! А вот на нашей «Гонке звезд» он ни разу не выступал, хотя мы и приглашали на старт многократного чемпиона страны по кроссу и ралли.

Результат Александра в Злине: авария на пятом скоростном участке и сход. Жалко, ведь не раз неплохое время показывал.

Лидирует после первого дня Ян Копецки. Пока все идет, как и ожидалось: опытный чех из заводской команды «Шкоды» на домашней трассе главный фаворит. Но что это?! На 14-м скоростном участке «Фабию» лидера выносит с трассы и разворачивает. Стремясь наверстать упущенное время, Копецки горячится и ошибается еще раз – машина разбита!

Тут все в точности как на «Гонке звезд»: серьезная поломка или авария приводит к сходу. В том числе в финале, где пилоты стартуют на одинаковых «логанах» – запасных машин не предусмотрено.



Юхо Хяннинен развил неплохую скорость. Но участники «Гонки звезд» на прямых участках перекрывают такой показатель.

Самым быстрым на ралли «Барум» долго был Ян Копецки. Чеху чуточку не хватило везения и, может быть, хладнокровия.

СЕРИЯ IRC, после 9 этапов

Пилоты	
1. **Ю. Хяннинен** (Финляндия, «Шкода-Фабия»)	56
2. **Я. Копецки** (Чехия, «Шкода-Фабия»)	47
3. **Ф. Лойкс** (Бельгия, «Шкода-Фабия»)	30
4. **Б. Магалаеш** (Португалия, «Пежо-207»)	30
5. **К. Мик** (Великобритания, «Пежо-207»)	28
6. **Г. Уилкс** (Великобритания, «Шкода-Фабия»)	27
Команды	
1. **«Шкода»**	128
2. **«Пежо»**	79
3. **«М-Спорт»**	31
4. **«Раллиарт»**	22

«Шкода» при этом потеряла совсем немного, поскольку следом за Яном шли еще три экипажа на «фабиях». Победил в итоге бельгиец Фредди Лойкс (на заставочном фото), а лидер серии IRC Юхо Хяннинен финишировал вторым, сделав еще один шажок к титулу.

В заявочном списке ралли «Барум» фигурировал пилот Формулы-1 Роберт Кубица из команды «Рено F1». Надо же, на нашей «Гонке звезд» тоже три года подряд стартовал гонщик из этой команды! И 23 февраля 2011 года мы снова ждем его на трассе в Тушине. Однако Кубица на старт «Барума» так и не вышел – в эти же дни ведь проходил Гран-при Бельгии. Интересно, как он вообще оказался в списке участников ралли?

Сходства между чешским этапом IRC и фирменной гонкой «За рулем» вроде бы никакого. Ралли полностью асфальтовое, а «Гонка звезд» полностью ледовая. Ралли идет больше суток, мы укладываемся в один световой день. На старт «Барума» допускают всех желающих – была бы лицензия, страховка и подходящая омологированная машина. Участникам «Гонки звезд» тоже не обойтись без лицензии, страховки и машины, но они еще получают именные приглашения. В ралли машины едут с интервалом, никакой контактной борьбы. На «Гонке звезд» – очное сражение по всей дистанции, сначала в двух получасовых заездах, потом, еще более жесткое, в шести финалах! Так. А почему ралли называется не просто «Злин» – по названию местности, а именно «Барум Злин»?

Старейший чешский производитель покрышек – спонсор соревнований! Вот тут и скрывается связь с «Гонкой звезд «За рулем». «Барум» – одна из марок концерна «Континенталь». А он, в свою очередь, спонсор российских зимних баталий.

Вот такие разные гонки объединяет шинная компания, неравнодушная к автоспорту. **ЗР**

Одним – титулы, другим – шансы

Раллийный чемпионат страны навестил Южный Урал. Этап в четвертый раз прошел в лесах и карьерах близ города Бакал. По причине кризиса всего 19 машин на старте, что крайне скудно. Да и сама трасса – экономичный вариант всего из двух спецучастков, кои проходили в прямом и обратном направлениях. Минимум времени на перегоны, максимум – на сложнейшие и длинные каменистые спецучастки.

В абсолютном зачете уральская гонка могла решить спор за титул между Андреем Жигуновым и Патриком Флодином (или отложить его до заключительного ралли «Новороссийск»). Москвич ехал относительно спокойно, старался беречь машину. Швед атаковал на полную катушку – как следствие, три пробитых колеса и лишь третье место на финише. Жигунов же, обогнав во второй день уральца Андрея Трухина, выиграл гонку и вернул себе звание чемпиона страны. Для него это шестое золото в карьере.

В зачете R1 лучшим стал москвич Дмитрий Горчаков, опередивший тольяттинца Дмитрия Брагина,– они продолжат борьбу за золото в Новороссийске. В зачете R2 титул будут оспаривать Сергей Геращенко и Иван Воробьев. Идущий третьим фирменный пилот ВАЗа Кирилл Ладыгин шансы сохраняет скорее математические.



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

8-й этап, Ралли Финляндии	
1. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2:31.29
2. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	0.10
3. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	0.26
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	0.30
5. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.45
6. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	5.43
9-й этап, Ралли Германии	
1. С. Лоэб	3:59.38
2. Д. Сордо	0.51
3. С. Ожье	2.13
4. Я.-М. Латвала	2.33
5. П. Сольберг	6.47
6. М. Уилсон	8.46
После 9 этапов	
Пилоты	
1. С. Лоэб	191
2. С. Ожье	133
3. Я.-М. Латвала	117
4. П. Сольберг	100
5. Д. Сордо	95
6. М. Хирвонен	86

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 8 этапов	
Пилоты	
1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	229
2. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	218
3. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	196
4. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	173
5. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	145
6. А. Фарфуш (Бразилия, БМВ-320)	145
Команды	
1. «Шевроле»	508
2. БМВ	453
3. СЕАТ	447

FIA EUROPEAN TRUCK RACING CHAMPIONSHIP

После 5 этапов	
1. А. Альбасете (Испания, MAN)	225
2. Й. Хан (Германия, MAN)	195
3. М. Босигер (Швейцария, «Рено»)	176
4. Д. Врщецки (Чехия, «Фрейтлайнер»)	148
5. М. Ойстрах (Германия, «Рено»)	125
6. К. Леветт (Великобритания, MAN)	113
7. А. Лашко (Чехия, MAN)	84
8. А. Львов (Россия, MAN)	78

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

6-й этап, ралли «Южный Урал»	
1. А. Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1:44.36
2. А. Трухин (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	4.02
3. П. Флодин (Швеция, «Субару-Импреза»)	5.01
4. С. Савин (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	15.02
5. И. Воробьев (Ярославль, «Форд-Фиеста»)	16.33
6. А. Церлюкевич (Пермь, «Субару-Импреза»)	21.32

По тропе Алешина

В Москве прошла презентация программы поддержки молодых гонщиков «Наша формула». Учредил ее Петр Алешин – отец известного пилота, а финансовую часть поддержки возьмут на себя компании, входящие в группу «Газпром». Цель – помощь молодым пилотам разного возраста на всех этапах карьеры, начиная с детских классов картинга и вплоть до Формулы-1.



Названы имена юниоров, которые включены в программу в этом сезоне. Помимо лидера Мировой серии Формулы «Рено 3,5» Михаила Алешина (на фото), это картингисты Дмитрий Суранович (чемпион России этого года в классе KF2), Егор Оруджев (победитель престижного международного турнира Winter Cup в классе KF3), Никита Годованюк, Данил Шамалов (KF3), Никита Ситников («Супермини») и Георгий Талачанов («Мини»).

Для каждого разработан план развития на четыре-пять лет. У семейного дуэта Алешиных большой опыт успешной работы в зарубежных турнирах, и можно надеяться, что планы эти правильные. Теперь главное, чтобы к столь необходимому проекту не остыли финансовые покровители программы.

Сразу после картинга

Итальянская серия Формулы «Абарт» учреждена в 2005 году, но нам стала интересна только сейчас: в ней стартовал россиянин – 16-летний Максим Зимин, ранее добившийся значительных достижений в картинге. Сезон в Формуле «Абарт» он начал потрясающе – подиум на первом же этапе, в Мизано! Затем зачетные очки стали даваться труднее: барнаулец показывает стабильно быстрое время, но сильно мешают различные поломки. По сумме трех этапов он занимает девятую позицию (в каждой гонке стартует не менее 35 пилотов).

Сезон состоит из семи этапов (по две зачетные гонки), все на итальянских автодромах. Кроме того, предусмотрено шесть (!) официальных тестов на разных трассах – отличная школа для юных пилотов. Машина по аэродинамике и требованиям безопасности аналогична Формуле-3. Двигатель объемом 1,4 л с турбонаддувом развивает 180 л.с. В Формуле «Абарт» численно доминируют итальянские гонщики, но среди соперников Зимина есть бразильцы, швейцарцы, испанец, швед, китаец и представители нескольких других наций.



КАЛЕНДАРЬ
РАЛЛИ
1–2.10 Кубок России по ралли, «Предгорье Кавказа», Краснодарский край
15–17.10 чемпионат России по ралли, «Новороссийск»
23–24.10 традиционная гонка, Хабаровск
29–30.10 традиционная гонка, Фурманов Ивановской обл.
КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС
8–10.10 традиционная гонка (багги), Зеленокумск
9–10.10 чемпионат России (легковые), Воронеж
9–10.10 традиционная гонка «Серебряный барс», Казань
23–24.10 первенство России (багги), Ржев
23–24.10 традиционная гонка (багги), Саратов
31.10 традиционная гонка (легковые), Арамиль Свердловской обл.
ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА
6–10.10 чемпионат России по трофи-рейдам, Липецкая обл.
15–16.10 Кубок России по ралли-рейдам, «Осенний штурм», Коломна



ВРЕМЯ КРУГА
1.47,6
(на мокром асфальте)

Малышки на миллион

Примерно столько – миллион в твердой валюте – стоят эти четыре автомобиля, которые Вадим Никишев свел в сравнительном поединке на Смоленском кольце. Битву титанов запечатлел Георгий Садков.

Такого «Смоленское кольцо» еще не видело! Четыре суперкара, один мощнее и быстрее другого, сошлись в битве за право стать победителем нашего теста. Новейший «Мерседес-Бенц SLS AMG», «Ауди-R8 5,2 FSI quattro» и два «Порше» – «911 Турбо» (желтого цвета) и еще более мощный «911 Турбо S» – олицетворяют собой разные конструкторские школы. Новый наследник «Крыла чайки» построен в классическом жанре, с мотором спереди и приводом на задние колеса. Создатели «эр-восьмого» исповедуют центральномоторную компоновку и верны традиционному для «Ауди» полному приводу. «Порше» испокон веков совершенствует заднемоторную схему – фирма обратила ее недостатки в сокрушительные достоинства. Начиная с 1995 года привод на всех «турбо» обязательно на все колеса. Ну, кто кого?

Лучший способ выявить победителя среди суперкаров – оценить их поведение на кольцевой трассе. Ведь из чего складывается лучшее время? В течение нескольких кругов автомобиль до предела разгоняется, на пределе тормозит и максимально быстро проходит повороты. При этом продольные и поперечные ускорения приближаются к 1,5g! В отдельную дисциплину выделим максимальную скорость перед поворотом «За рулем» – им заканчивается самая длинная на трассе старт-финишная прямая.

Как обычно, нам помогает спортивный директор «Смоленского кольца» мастер спорта Олег Петриков. «Ауди-R8» привел на трассу Сергей Злобин, в начале 2000-х тестировавший болиды Формулы-1 в «Минарди». А от «Порше» приехал Олег Кесельман, участник Кубка Porsche Carrera. В зачет принимаются лучшие результаты, показанные одним из этих пилотов. Фиксировать их будет спутниковый измерительный комплекс. Джентльмены, заводите моторы!..


ВРЕМЯ КРУГА
1.45,5
ВРЕМЯ КРУГА
1.45,5
ВРЕМЯ КРУГА
1.47,1
С571ТА 199
Х606ХХ 199
LUKOIL
М013АА 197 RUS

НЕКУПИРОВАННЫЙ

Компании, осененной трехлучевой звездой, давно был нужен собственный суперкар, и она целеустремленно к этому двигалась. С 1999 года концерн «Даймлер-Бенц» пакетами скупал акции частного инжинирингового ателье AMG, и теперь оно превратилось в действительно придворное. В новейшей истории «Мерседес-Бенца» уже были заряженные версии серийных машин: сверхмощные представительские версии S-класса, стремительные купе SL, среднеразмерные седаны С- и Е-классов… Но главным калибром начиная с 2003-го оставался совместный с британцами проект по имени «Мерседес Мак-Ларен SLR». Несмотря на впечатляющие характеристики, углепластиковый монокок и аллюзии на знаменитый «Мерседес-Бенц 300 SL Gullwing», суперкар продавался неважно: вместо запланированных трех с половиной тысяч машин в английском Уокинге собрано всего две тысячи. И мерседесовцы решили реинкарнировать крылатую легенду своими силами, чтобы в 2010-м удивить поклонников сверхавтомобилем SLS AMG.

С первого взгляда он не кажется большим. Со второго тоже – грех ведь не обойти суперкар лишний раз, чтобы оценить его своеобразную красоту, заставляющую вспомнить о гоночных болидах прошлого. Полвека назад они строились по тому же принципу: под длинным капотом скрывался безумный мотор, водитель сидел почти над задней осью, а процесс посадки требовал от него известной сноровки. И SLS AMG возродил традицию. Чтобы попасть в салон, нужно разблокировать замки дверей нажатием на кнопку брелока – тогда из гладкого туловища выезжают рукоятки, которые с началом движения вновь спрячутся заподлицо с боковиной, чтобы не нарушать аэродинамического совершенства и оградить от посягательств извне. Дверь выверенной тяжести поднимается строго вверх – не как у «итальянцев» с их гильотинным механизмом и не как у предшественника SLR, который разворачивал дверь плоскостью к солнцу. Петли на крыше диктуют единственную траекторию, и через мгновение SLS расправляет крылья. Крылья чайки!

Садиться, вернее, проникать внутрь проблематично лишь с позиции обычного водителя, а тот, кому приходилось извиваться вокруг каркаса безопасности гоночной кабинки, усядется с легкостью. И если ваш рост



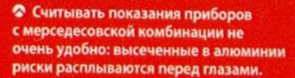
не меньше 180 см, то до внутренней ручки дотянетесь без проблем. С мягким увесистым звуком дверь закрывает проем, фиксируясь замком и дополнительными стопорами, оберегающими в случае столкновения. Стандартная процедура пуска двигателя – с ключом в кармане, нажатием на большую кнопку на центральном тоннеле. Альтернативный путь – изогнув руку, откинуть алюминиевый лючок за линией передних сидений, нащупать гнездо и завести мотор привычным мерседесовским ключом. Но, судя по сложности алгоритма, это запасной вариант для сервисменов.

Атмосферная «восьмерка» объемом 6,2 л, знакомая по иным моделям AMG, но с новыми поршнями, доработанными коленвалом и впуском, коротким ревом оглашает окрестности. По мере прогрева обороты неспешно опускаются до минимальных, а у меня есть время, чтобы разобраться с органами управления. Глубочайшие красно-черные ковши с магниевым каркасом можно настроить на любой вкус, естественно, с помощью электроприводов. Регулируется даже степень боковой поддержки, валики можно сдвинуть либо развести в стороны – в зависимости от того, деловой костюм на тебе или гоночный комбинезон.

В городе хищный «Мерседес» не чувствует себя чужаком. Внимания со стороны окружающих не избежать, но оно не избыточно: то ли пресытились москвичи сверхдорогими машинами, то ли классические пропорции кузова не позволяют глазу зацепиться за редкий экземпляр. И это хорошо: нет желающих навязать светофорную гонку, можно спокойно катиться в рамках правил. Перед глазами маячит необъятный капот, шины размером 265/35R19 спереди и 295/30R20 сзади дотошно рассказывают о несовершенстве наших дорог. При этом SLS AMG по меркам суперкара довольно комфортен, простые подвески с двойными поперечными рычагами и амортизаторами «Закс» эффективно гасят колебания от средних неровностей, а на большие ни один здравомыслящий владелец такого автомобиля не сунется. Малейшее отклонение чувствительной баранки, поглаживание тугой педали газа – и «Мерседес» перемещается в соседний ряд, словно следуя за взглядом. Однако на красных светофорах автомобиль сотрясает дрожь (он словно живое, нетерпеливое, властное существо): сцепления преселективного ро-



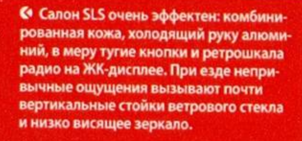




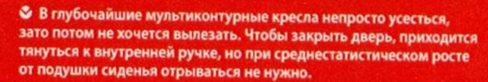
Считывать показания приборов с мерседесовской комбинации не очень удобно: высеченные в алюминии риски расплываются перед глазами.



К услугам пилота изменение режимов трансмиссии, отключение системы стабилизации, выбор комплексной «спортивной» программы AMG. Ручка «преселектива» – по сути, электронный джойстик с нефиксируемыми позициями.



Салон SLS очень эффектен: комбинированная кожа, холодящий руку алюминий, в меру тугие кнопки и ретрошкала радио на ЖК-дисплее. При езде непривычные ощущения вызывают почти вертикальные стойки ветрового стекла и низко висящее зеркало.



В глубочайшие мультиконтурные кресла непросто усесться, зато потом не хочется вылезать. Чтобы закрыть дверь, приходится тянуться к внутренней ручке, но при среднестатистическом росте от подушки сиденья отрываться не нужно.





бота никогда не размыкаются полностью, чтобы по первому приказу отправить поток мощности на ведущую ось.

ТРАССИРУЮЩИЕ СНАРЯДЫ

Наш тест-пилот Олег Петриков, хотя и выступает сейчас в переднеприводном Монокубке SEAT Leon, с задним приводом знаком неплохо, в его карьере были подиумы, заработанные на гоночном БМВ-320i. У SLS AMG при его массе 1620 кг и мощности 571 л.с. энерговооруженность выше, чем у техники класса «Туринг», но в мастерстве Петрикова сомневаться не приходится, а автодром только что принял этап европейского чемпионата грузовиков и доказал свою безопасность. И все же…

Мы работаем с Олегом уже год, и всегда в кресле справа от него было очень спокойно. На этот раз я впервые видел, как по лицу пилота, несмотря на вовсю работающий кондиционер, стекал ручеек пота! Даже с электронной страховкой, даже при отличных сцепных свойствах мягких шин «Мерседес» требовал от Петрикова абсолютной концентрации и ювелирной работы органами управления. Чуть ошибся со скоростью на входе – и, несмотря на размещение мотора в базе за передней осью и идеальную развесовку, длинный капот начинает выплывать наружу шпильки. В ходовых дугах Олег сознательно переключался на ступень выше: надо опустить обороты, чтобы миллиметровое перемещение педали газа не обернулось всплеском тяги, чтобы срыв ведущей оси не повлек за собой вылета с трассы… По-хорошему, SLS нужно продавать только клиентам, уже ездившим на AMG, и только после специальных курсов, благо в России есть Академия вождения «Мерседес».

Петриков как будто доволен: он выжал из заднеприводного монстра почти 205 км/ч на прямой перед поворотом «За рулем», а время круга составило 1 мин 47,1 с. Это пока лучший результат за время наших тестов под Смоленском! А еще его задело, что SLS AMG оказался крепким орешком, который с первого раза раскусить не удалось. «В такую машину нужно вкаты-



К приборам никаких претензий: красиво и удобочитаемо. Впечатляет красная зона тахометра, и это не ошибка: мотор V10 действительно крутится до 8500 оборотов, а робот послушно реагирует на нажатие алюминиевых подрулевых лепестков.

Высокотехнологичный стиль «Ауди-R8» создан при помощи кожи, алюминия и углепластика. Посадка за рулем удобная, а с ущербностью обзора (из-за сильного наклона стоек и ниспадающего короткого капота) приходится мириться.

Вокруг великолепного металлического рычага скомпонованы кнопки управления режимами трансмиссии и подвески.

Добротные сиденья с развитым профилем худощавому пилоту покажутся слишком свободными, а возможности регулировать боковую поддержку здесь нет. За ними есть ниша, куда можно пристроить портфель, но сумку со шлемом придется умещать в передний багажник.

ваться, долго полировать трассу, чтобы выжать максимум. А еще лучше попасть в гоночную команду «Мерседес», ведь со следующего года SLS GT3 поедет в гонках!» – горят глаза у пилота.

Пока запал не растерян, садимся в следующий суперкар – «Ауди-R8 5,2 FSI quattro». Лошадиных сил здесь поменьше, «всего» 525, зато в наличии центральномоторная компоновка и полный привод. В окрестностях автодрома еще помнят, как мы приезжали сюда прошлой осенью на такой же машине и установили на ней рекорд «Смоленского кольца» (ЗР, 2010, № 2). Теперь, на новом покрытии, у R8 есть все шансы перекрыть не только свой



Вот она, ностальгия по прошлому и счастье настоящего! Время словно застыло в салоне 911-х, но, попав внутрь, можно насладиться всеми прелестями электронного века. По обзорности, пожалуй, самый достойный из троицы.

Количество циферблатов непосвященного может смутить, но те, кто пересаживается из «Порше» в «Порше», почувствуют себя в родном окружении. На главном приборе, тахометре, дублируются цифровые показания скорости.





результат, но и достижения SLS. Так и получилось.

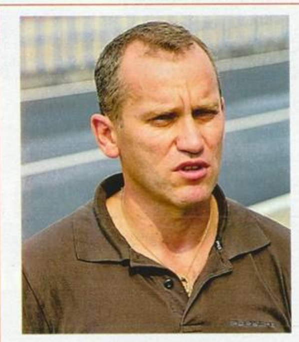
После «Мерседеса» пилотировать «Ауди» кажется проще простого. Петриков вновь спокоен как удав, опять мы с легкостью атакуем повороты, и так же, как и в предыдущие встречи с «эрвосьмым», при каждой смене передач робот встряхивает машину и седоков. Это единственное, что вызывает всплески адреналина, синхронные с переключениями. Согласитесь, не очень приятно, когда на скорости за сто двадцать в ходовом вираже ты будто повисаешь в невесомости, а потом автомобиль дестабилизируется мощным рывком – так вторая ступень сменилась третьей!

По паспортным данным, «Ауди-R8» близок к «Крылу чайки»: разгон до сотни на одну «десятку» дольше, максималка на 1 км/ч ниже. Как показали наши заезды, и на старт-финишной прямой в руках Петрикова она недобирает до скорости «Мерседеса» 0,1 км/ч. Однако ни в одном рекламном буклете вам не найти значений момента инерции вокруг вертикальной оси, хотя от него в значительной степени зависит успех на гоночной трассе. «Ауди» благодаря расположению двигателя перед задней осью однозначно выигрывает по этому параметру и показывает лучший круг: 1 мин 45,5 с! Не зря Олег еще при первом знакомстве очень высоко оценил потенциал этого суперкара: за яркой, даже крикливой внешностью спрятаны гоночные гены.

«Порше-911 Турбо S», напротив, не стремится привлечь внимание праздной публики. Это другой автомобиль – со своей концепцией, которую фирма пестует почти полсотни лет. Силовой агрегат за задней осью, мало изменившийся за все время существования 911-х силуэт, характерный звук оппозитного мотора… Даже в салоне чувствуется дух времени. Если «Ауди» – это хай-тек, где смело смешаны карбон и алюминий, кожа и алькантара, а «Мерседес» – стилизация под классику с нарочитым упрощением дизайна и натуральными материалами, то в «Порше»… Тут и стилизовать ничего не надо. Стоит лишь сравнить передние панели первого «911 Турбо» 930-й серии и нынешнего, с внутризаводским индексом 997: все то же самое, только исполнено на качественно ином уровне, с учетом прогресса последних десятилетий. Никаких развернутых к водителю консолей, обволакивающих панелей, и все равно, садясь в аккуратное, без преувеличенной поддержки кресло, понимаешь: вот оно, застывшее движение, готовое с первым поворотом ключа вновь обрести динамику. Ключ, кстати, по старым традициям «Порше» и Ле-Мана (полвека назад гонщики запрыгивали в автомобиль с ходу) расположен ближе к водительской двери. Безупречная эргономика позволяет момен-

тально настроиться на активную езду, а непривычно высокое по нынешним временам усилие на небольшом руле напоминает: эта машина не терпит расслабленного отношения.

Однако на первом же круге понимаешь, что семидесятые годы, когда «Порше-911 Турбо» с мотором в 300 сил, четырехступенчатой механикой и задним приводом называли убийцей «чайников», остались в глубоком прошлом. Нынешние «турбо» – что обычный, 500-сильный, что «эска» с ее 530 «лошадями» – фантастически послушные автомобили. Полноприводная трансмиссия с электронно-управляемой фрикционной муфтой в приводе передних колес, скорострельный и плавный преселективный робот PDK, стабилизация PSM, система изме-



Олег КЕСЕЛЬМАН, мастер спорта, чемпион России в классе «Туринг», участник Porsche Carrera Cup

Время прохождения трассы на «Порше-911 Турбо S» 1 мин 45,5 с.

«Порше» – удивительный автомобиль со своей идеологией, которую фирма совершенствует уже полвека. Давно прошли те времена, когда «911 Турбо» требовал от водителя исключительных навыков – современное поколение терпимо даже к новичкам. Арсенал электронно-механических средств вроде продвинутой системы стабилизации и распределения крутящего момента позволяет спокойно пользоваться этим автомобилем хоть каждый день и при этом на автодроме ехать в темпе лидера.

«Смоленское кольцо» очень понравилось: великолепная трасса, не уступающая большинству европейских автодромов, на которых приходилось бывать. Интересная конфигурация требует изучения, но даже после первого знакомства «Порше» помог мне проехать ее очень быстро.

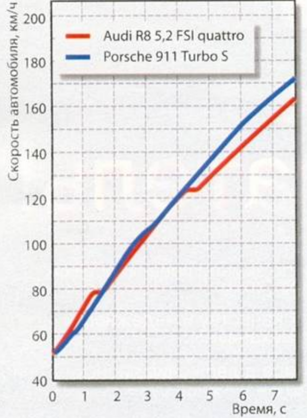
«Фишка» обоих 911-х – заказные колеса RS Spyder с креплением центральной гайкой и керамические тормоза, опознаваемые по желтым суппортам и фантастической стабильности при интенсивных замедлениях.

При ручном переключении сподручнее пользоваться рычагом, а не клавишами на руле. Последние работают по специфическому алгоритму (что левая, что правая при нажатии от себя повышают ступень, на себя – понижают) и заставляют с непривычки путаться.

Даже обычные сиденья «Порше-911 Турбо S» великолепны, не говоря уж об опциональных в «911 Турбо», где есть возможность, как и в «Мерседесе», настраивать боковую поддержку. За ними просторная полка либо два «детских» места.

нения крутящего момента между задними колесами PTV с механическим «самоблоком», керамические тормоза – с таким арсеналом автомобиль словно сам прописывает виражи по идеальным траекториям даже в руках обычного водителя. А уж под управлением профи!..

На первом же зачетном круге Олег Петриков без особого напряжения раскочегарил «Порше-911 Турбо S» до 211,36 км/ч перед поворотом «За рулем». Это самая высокая скорость из показанных на «Смоленском кольце» серийными автомобилями. Для понимания: болиды гонок класса DTM по соотношению мощность/масса превосходят тот же SLS AMG на треть, обуты в слики и заточены под соревнования. Их расчетная максималка на смоленской трассе – 241 км/ч. А ведь наши участники все-таки настроены на повседневную эксплуатацию и обуты в хорошие, но дорожные покрышки!



На графиках разгона хорошо видно, что два сцепления «Порше» практически не разрывают поток мощности, а робот «Ауди» с одним сцеплением «подвешивает» машину на 0,3 с.

Они и стали камнем преткновения в рекордных заездах. Три-пять кругов, и на жаре сцепные свойства шин ухудшаются на глазах: замедляться приходится раньше, машины уплывают с траектории… Списать такое поведение на тормоза не получится: керамика обоих «порше» не дает оснований усомниться в их стойкости к перегреву. «Ауди-R8», хотя и дымил отчаянно колодками, вынуждая после нескольких прострелов отправляться на остужающий круг, тоже держался молодцом. «Мерседес» заставил поволноваться чуть больше: из-за нагруженной передней оси механизмам приходится рассеивать больше энергии, а тугая педаль тормоза требует смелого обращения.

ВРЕМЕНА И НРАВЫ

Впечатления получены, результаты спутникового прибора обсчитаны и сведены в таблицу. Время расставлять оценки: «Мерседес-Бенц SLS AMG» занимает достойное второе место. В наших условиях он не смог полностью раскрыться – наверное, кто-нибудь из пилотов прошлого вроде Карла Клинга чувствовал бы себя в нем еще увереннее, чем в своем 300 SL Gullwing, но мы считаем, что этому суперкару больше по душе автобанные режимы



Сергей ЗЛОБИН,
мастер спорта, участник российских и европейских формульных и кузовных чемпионатов

Время прохождения трассы на «Ауди-R8 5,2 FSI quattro» 1 мин 46,8 с.

«Ауди-R8» все-таки гражданская машина (хотя и очень быстрая) и создана не для гонок. Тем не менее даже на «дубовой» резине ведет себя на трассе очень уверенно. Красивый, быстрый, великолепно управляемый автомобиль. Считаю, для повседневной жизни подходит лучше конкурентов.

Кто сказал, что робот, управляющий единственным сцеплением, медленный? Ничего подобного: я не смог бы на механике переключиться быстрее. И по сравнению с преселективными конкурентами он ничуть не хуже. А что до рывков в момент переключения, так это специфика мотора, который крутится до 8500 об/мин.

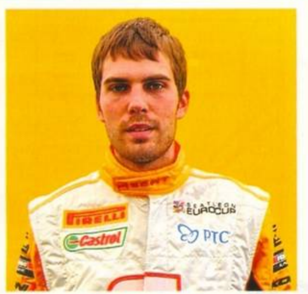
Смоленский автодром – нормальная кольцевая трасса европейского уровня. Здесь нет, разумеется, такой изюминки, как в Монце или Спа, но – других трасс-то и нет. А если тебя долго не кормить, то и горбушка хлеба покажется лакомством.

с безграничными прямиками и пологими дугами поворотов. Удовольствие, замешанное на ужасе и восхищении, оцениваем в 8 эмоциональных градусов.

«Ауди-R8» подтвердил статус «настоящего суперкара в эпатажной упаковке» – впечатления от великолепной управляемости и мощного, крутильного атмосферного мотора портит лишь рваная работа коробки-робота. Но, оценив потенциал «эр-восьмого» в 9 баллов еще на старом покрытии автодрома, мы не ошиблись: ровно столько же с уверенностью даем сейчас.

А «Порше-911 Турбо S»… В руках Олега Петрикова он оказался чуть медленнее «Ауди», показав время 1 мин 46,2 с, но фирменный гонщик «Порше» Олег Кесельман, знающий машину вдоль и поперек, преодолел круг за те же 1 мин 45,5 с.

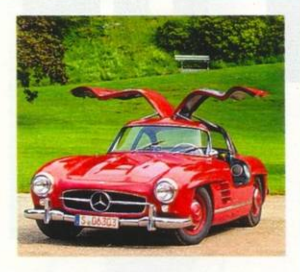
Впрочем, цифры – отдельный разговор, а по уровню адреналина ни просто «турбо», ни «эска» ничуть не уступают «эр-восьмому». Верхнюю ступень подиума делят «Ауди» и «Порше» – лучший результат, штормовые 9 баллов! **ЗР**



Олег ПЕТРИКОВ,
мастер спорта, участник SEAT Leon Eurocup
Время прохождения трассы на «Ауди-R8 5,2 FSI quattro» 1 мин 45,5 с.

Максимальная скорость перед поворотом «За рулем» показана не на быстром круге, и это логично: разогнав автомобиль до предела, приходится позже тормозить и входить в поворот по неправильной траектории, перегревая к тому же тормоза. Еще один интересный момент: я показал лучшее время на «Ауди», а Олег Кесельман – на «Порше». При этом максималка 911-го даже на быстром круге на 5 км/ч выше! Значит, R8, уступая в скорости, отыгрывается в поворотах? Так и есть: на секторе трассы, где восемь поворотов перетекают один в другой, «Ауди» быстрее на секунду.

Полившийся дождь (куда без него!) не позволил провести полноценные замеры для обычного «Порше-911 Турбо», поэтому за него отдувался более мощный «Турбо S». Однако Олег Кесельман, протестировав «911 Турбо» на подсыхающем асфальте, с удивлением отметил, что субъективно машина едет ничуть не хуже.



«Мерседес-Бенц 300 SL Gullwing»
глазами Вадима КРЮЧКОВА,
заведующего отделом спорта ЗР

Приятно, когда есть возможность сравнить новый SLS и знаменитый 300 SL. Да-да, шесть лет назад мне удалось основательно поездить на легендарном «Крыле чайки». Новый «Мерседес» больше и мощнее, снабжен самыми современными электронными системами. Он быстрее разгоняется, лучше тормозит. Его салон – симбиоз потрясающих дизайнерских решений и удобства. Автомобиль красив настолько, что глаз не оторвать. При этом стиль выдержан очень точно: ни на секунду не возникает сомнений – именно SLS прямой потомок «Крыла чайки».

А теперь реверанс в сторону «старичка». Несмотря на солидный возраст, на ходу он легче и гораздо спортивнее наследника. Двести с лишним «лошадей», что под капотом 300 SL, впрыскивают столько адреналина, что по нашей шкале эмоций получилась бы твердая десятка.

Именно гоночной составляющей «Крыла чайки» не хватает наследнику. Он хорош, но того драйва, того взрыва эмоций уже не вызывает.



	Мощность, л.с. при об/мин	Крутящий момент, Н·м при об/мин	Максимальная скорость, км/ч	Время разгона 0–100 км/ч, с	Время прохождения трассы*	Макс. скорость на старт-финишной прямой, км/ч*
Mercedes-Benz SLS AMG	571/6800	650/4750	317	3,8	1 мин 47,1 с	204,83
Audi R8 5,2 FSI quattro	525/8000	530/6500	316	3,9	1 мин 45,5 с	206,50
Porsche 911 Turbo S	530/6250–6750	700/2100–4250	315	3,3	1 мин 45,5 с	212,78

**Абсолютно лучший результат, показанный одним из трех пилотов.*



Куда целил Пятачок

– Винни, разве я не попал?
– Не то чтобы не попал, Пятачок, но только не попал в шарик!

А ведь поросенок был в идеальных условиях: яркая неподвижная мишень и ладное ружьишко. Супермены же в боевиках метко палят из мчащих на полном ходу автомобилей. Разве такое возможно? Спусковые крючки пистолетов нажимал Вадим Крючков. От летящих гильз уворачивался фотограф Георгий Садков.

Роль шикарной тачки, из которой предстояло вести огонь, доверили «Пежо-RCZ». Чем хорошо купе? Двести сил обеспечат достойную динамику, впадина куполообразной крыши – находка для стрельбы с упора, а широкий оконный проем увеличит огневой сектор. Положим, задние (детские) места нам не понадобились, зато просторный не по классу багажник принял мишени и снаряжение.

Оружие – два пистолета: пневматический Colt Government 1911 и травматический Horhe калибром 9 мм. На подстраховке пневматическая винтовка Иж-38. Мишени: так называемая № 9, с диаметром яблочка 59,5 мм (для стрельбы из пневматического пистолета на дистанцию 10 м); № 4, с черным крутом диаметром 200 мм (для стрельбы из стандартного пистолета на 25 м); полноростовая «злоумышленник с ножом» (для травматического оружия).

Прежде чем изображать супергероя, проверил, на что способно оружие в статике. В малую мишень уверенно стрелять на 10 м можно только из винтовки. Крыша низкого спортивного автомобиля в данном случае – идеальный упор. Из пневматического пистолета попасть в яблочко удавалось с дистанции 7 м. Но о действительно прицельной стрельбе и речи нет, поскольку пистолеты оснащены обычными мушками и гривками. Спортивное





Даже стоя на месте, малую круглую мишень сможете поразить только из винтовки. Для стрельбы из пневматического пистолета намного лучше та, что побольше.

Крыша спортивного автомобиля – прекрасный помощник при стрельбе в статике.

Заходы на цель. Сначала «злодей с ножом», потом круглая мишень. Скорость 15–20 км/ч, дистанция 6–7 м.

оружие могло дать лучший результат, но оно непригодно для скрытого ношения. Ну что это за герой боевика, который не успевает в нужный момент выхватить пистолет из-за того, что громоздкий спортивный прицел зацепился за кобуру! В общем, малую мишень для стрельбы на ходу решили не использовать.

Средняя и полноростовая мишени для пневматического пистолета оказались вполне пригодны: пули кучно ложатся туда, куда метишь. А вот с «травматиком» случился казус. Зная о его невысокой точности, пристрелку сразу начал с большой мишени. Целюсь в область диафрагмы, дважды нажимаю на спусковой крючок. Пятачок, это не в шарик! Пули «травматика» дружно прилетели в левую ключицу «злодея». У оружия откровенный уклон вправо и вверх. Вскрываю свежую пачку патронов, новая проба – уклон остается, но теперь он не настолько ярко выражен. Можно переходить к упражнениям с ходу.

Дистанция 6–7 м (эффективная дальность для травматического оружия), скорость 15–20 км/ч. Стрелять приходится, высунувшись по пояс в открытое окно. Только так, прислонившись спиной к центральной стойке, удается хотя бы изобразить прицеливание. И вообще, очевидно, что стреляющий пистолет должен находиться за пределами автомобиля. Грохот выстрелов в малом объеме салона и летящие во все стороны гильзы не обрадуют ни стрелка, ни водителя. Один заход на цель, второй, третий… За каждую попытку успеваю сделать три-четыре действительно прицельных выстрела, остальные – пустая трата патронов. Пора считать отверстия. Ого! Из 16 выстрелов в «злодея с ножом» лишь четыре в «молоке», остальные легли в цель.

ПРИЦЕЛЬНАЯ СТРЕЛЬБА

Вывод первый. Цель охотника-промысловика – подстрелить белку, не попортив шкурку, а у владельцев травматического оружия прямо противоположная задача: попортить злоумышленнику шкурку, не причинив тому существенного вреда. Иначе ведь затаскают по судам. Как выяснилось, точность «травматика» далека от идеала и зависит от боеприпаса. Отсюда совет: каждый раз, купив новую пачку патронов, не пожалейте штук пять-шесть для стрельбы по мишени. После пристрелки будете знать, куда надо целиться, чтобы избежать летального исхода. Стоимость полноростовой мишени вроде той, что использовалась в тесте, около 200 рублей.

Вывод второй. Спортивный автомобиль прекрасно смотрится в кадре. Но с точки зрения стрелка, минивэн со сдвижной дверью куда предпочтительнее любого суперкара. Последний хорош лишь как упор при стрельбе в статике.

Результаты стрельб: четыре пули ушли в «молоко», двенадцать поразили цель.

Со средней мишенью куда хуже – ни одного попадания, при том что по размеру ее черный круг сопоставим с головой человека. Да, подобная цель мала для мчащегося в машине стрелка.

Перехожу на пневматический «Кольт». Ох, не зря оружие этого типа любят использовать в закрытых помещениях: малейший ветерок меняет траекторию полета пули. При стрельбе из движущегося автомобиля шансы попасть в «злодея» где-то пятьдесят на пятьдесят, а ведь в статике этот пистолет вчистую переигрывал травматическое оружие. Зато удалось дважды поразить среднюю мишень. Пусть в «молоко», но ведь попал!

...Еще школьником автор посещал тир. Три года тренировок со спортивным пистолетом Марголина дали базовые навыки обращения с оружием. Допускаю, что опытный боец спецподразделения из боевого пистолета попадет в цель на большей (в пределах разумного) скорости и дистанции. И убежден: прицельное поражение цели из движущегося автомобиля на скорости за сотню и расстоянии свыше 50 м невозможно. Тем более из пистолета, да еще если стреляет водитель в ходе погони. Врут боевики! Суперагент не сильно отличается от Пятачка. Шмальнет он прицелившись или вообще зажмурившись – возможно лишь случайное попадание. Да к тому же не в шарик. ЗР



Стрелять из автомобиля сподручнее всего, высунувшись в окно и упершись спиной в центральную стойку.

Чудо-остров

До зимней Олимпиады 2014 года вроде бы далеко, но подготовка к Играм идет полным ходом. В этом убедились Франк Виттеман и Владимир Соловьев.

Москва – Сочи – Москва, длина маршрута – 3800 км, расход топлива – 9,1 л/100 км



НЕСЛУЧАЙНЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

После того как «Фольксваген» стал официальным партнером зимней Олимпиады, ехать в Сочи на машине другой марки не имело смысла. Оставалось определиться с моделью. И тут как раз заговорили о начале продаж нового «Туарега» в России. Выбор состоялся.

Чтобы понять, как ведет себя новинка в здешних дорожных условиях, на первом «Туареге», собранном в Калуге, с нами решил поехать глава российского представительства «Фольксваген» Франк Виттеман. К тому же ему было интересно посмотреть на дороги, по которым через три года побегут автомобили его концерна, предоставленные в рамках партнерства. Официальными олимпийскими будут машины всех марок группы «Фольксваген», за исключением СЕАТа.

Дорога до Сочи заняла два дня. Последний отрезок в 200 км преодолевали почти шесть часов. Дело в том, что практически вся дорога от Джубги до Сочи проходит через курортную зону, где прямо по проезжей части лениво тащится разморенная южным солнцем толпа отдыхающих, и скорость ограничивают даже не городскими 60, а 40 км/ч. Дорожные предупреждения: «Водитель, осторожно! Впереди участок с интенсивным движением пешеходов!» – поначалу вызывают умиление, которое затем сменяется досадой на бездействие властей, не способных построить нормальную дорогу в объезд населенных пунктов.

«Туарег» вел себя на трассе замечательно. Опасения по поводу раскачки, избыточной для высоких автомобилей с длинноходной подвеской, оказались безосновательными. Новая модель в большей степени, чем предшественница, нацелена на езду по нормальным дорогам. Из трех режимов настроек амортизаторов на шоссе выбрали средний, он же «нормальный»; на горных серпантинах, чтобы минимизировать крены, предпочитали «спорт», ну а «комфортный» применяли, чтобы немного подсластить пилюлю в тягучих пробках Курортного проспекта Сочи. Отличным подспорьем для путешествующих по незнакомым местам стала навигационная система «Туарега», говорящая по-русски. Ее достоинство в моих глазах еще больше выросло после того, как она безошибочно проложила маршрут от Москвы до Сочи и там – точ-

но до гостиницы, что, к моему удивлению, не могли сделать ни Google, ни Яндекс-карты.

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА

Сочи – самый автомобилизированный город России: на 1000 жителей в нем приходится 460 машин (для сравнения: в Москве немногим больше трехсот). Нынешние заторы на улицах Сочи, усугубляемые повсеместным строительством, могут соперничать с московскими. Как признают дорожники, транспортная сеть города работает за пределами возможностей. Точнее, она никак уже не работает. За последние 15–20 лет автопарк вырос многократно, достигнув 155 тысяч автомобилей, а дорожное строительство топталось на месте. Собственных, городских ресурсов не хватало. Олимпиада дала шанс кардинально изменить ситуацию.

В поездке по олимпийским стройкам нас сопровождал Иван Дмитриевич Кузьменко, заместитель директора департамента организации дорожного движения транспортной дирекции Олимпийских игр. По его словам, к Олимпиаде предстоит построить 25 крупных транспортных объектов. Главной скоростной магистралью Сочи станет дублер Курортного проспекта, который пройдет через весь город и за счет ряда развязок обеспечит непрерывное движение транспорта. Реконструируется автодорога Адлер – Веселое, которая выйдет к Олимпийскому парку. Мы видели проекты, оценили масштабы развернувшихся на месте работ по строительству развязок под Адлером. Кажется, подними еще на метр опору эстакады, и за нее будут задевать заходящие на посадку авиалайнеры.

Довелось проехать по первому километру строящейся совмещенной автомобильной и железной дороги Адлер – Красная Поляна. Именно она протянется основной транспортной артерией в горы, где пройдут все лыжные соревнования и будет построена санно-бобслейная трасса.

Примечательно: во время Олимпиады раскатывать от стадиона к стадиону на личных авто сможет лишь ограниченное число людей. Иначе заторов и неразберихи не избежать. Зрители смогут быстро и комфортно перемещаться на автобусах и самых современных поездах. Пиковая нагруз-



Сочи пропитан духом Олимпиады 2014 года.

Блокпост на въезде в Сочи не добавляет привлекательности городу и не сулит ничего хорошего автомобилистам.

Замечательный памятник архитектуры – морской вокзал, построенный в 1955 году, оказался в числе немногих сооружений, которых не коснется предолимпийская суета.

Однорядное шоссе собирает вереницы машин. Всем надо в Сочи, к морю.

Сочинский аэропорт стал первым действующим объектом Олимпиады-2014. Он способен обеспечить прилет и вылет более 2500 человек одновременно.

В жертву большому спорту приносят часть уникальных лесов. Грунтовка на склоне горного хребта Псехако по пути к биатлонно-лыжному комплексу.

Дорожное строительство на пути к Красной Поляне.

ка, естественно, придется на приезд и отъезд гостей.

Организаторы обещают заранее сформировать график перемещений каждого гостя, который при покупке билета на Олимпийские игры получит и расписание движения: в каком месте и в какое время ему нужно быть, каким транспортом воспользоваться и т. д. Автомобильная часть за «Фольксвагеном». Он выкатит всю гамму своих моделей – от компактных «шкод» до удлиненных версий «Ауди-А8» для VIP-гостей, а также автобусы марки «Скания», недавно вошедшей в группу.

Однако «Фольксвагену» предстоит решить и другую локальную проблему. До сих пор в Сочи нет официального дилера марки, нет и сервисного центра, для ремонта и обслуживания автомобилей приходится ездить в Краснодар. Но Франк Виттеман на этот счет не беспокоится – в ближайшее время здесь откроется краснодарский филиал «Юг-Авто».

КОГДА ПОГАСНЕТ ОЛИМПИЙСКИЙ ОГОНЬ

Поездка в Сочи вселила уверенность в том, что Олимпиаду будет встречать совсем другой город. Восемнадцать тысяч новых номеров появится в сочинских отелях. Новые тоннели и эстакады решат транспортные проблемы города. Не сомневаюсь, к 2014 году все навигаторы на машинах «Фольксваген» обновят дорожные карты и «выучат» новые развязки. Но и тогда Сочи фактически останется изящным олим-


Горнопроходческие работы в долине Мзымты. Здесь пройдет совмещенная автомобильная и железная дорога из Адлера в горнолыжный курорт «Альпика-Сервис».


Наш «Туарег» одним из первых проехал по только что построенному участку трассы от адлерской развязки на Красную Поляну.

Это не орлиное гнездо. Идет возведение опоры канатной дороги.

Через два года за эстакадой пробьют тоннель для четырехполосного дублера Курортного проспекта.

пийским и курортным «островом», не связанным с «Большой землей» достойной его автотранспортной артерией. Как выяснилось, морально и физически устаревшую дорогу от Джубги до Сочи не планируют реконструировать в обозримом будущем. Не построят ей и дублера, как для Курортного проспекта. А без автомагистрали, на наш взгляд, теряется привлекательность олимпийских сооружений, морских пляжей, санаториев, потому что доступ к ним для автомобилистов ограничен. ЗР

Редакция благодарит Министерство транспорта РФ за помощь в подготовке материала.

Строительство олимпийского парка. В нем шесть ледовых дворцов, олимпийская деревня и чаша олимпийского огня.

Всезнающий навигатор «Туарега» с новыми сочинскими трассами, оказалось, не знаком. Например, с объездной, введенной в 2008-м.

Франк Виттеман поездкой в Сочи доволен. Дороги есть и строятся, по ним будут курсировать 3000 автомобилей и автобусов группы «Фольксваген» – официального партнера зимней Олимпиады-2014.

Я в домике

Если спросить автомобильного путешественника, ради чего он готов гнать свой экипаж – будь то автопалатка, караван или автодом – к черту на кулички вместо того, чтобы спокойно отдыхать на турецком пляже, он вас искренне не поймет. Именно такие «непонятливые» единомышленники собрались в июле этого года на берегу озера Вселуг – в Тверскую область приехали из Москвы и Питера, из Амурской области и из Белоруссии, даже из Венгрии. Зачем собрались? Ответ искал Константин Якубов.

Я пытаюсь сойти за своего – внимательно слушаю и набираюсь опыта… Теперь знаю, что, путешествуя по России, ночевать обычно приходится либо на «дальнобойной» стоянке, либо при пансионатах, если разрешат. Один из участников слета рассказал о своем способе ночлега: заезжаешь, мол, в город, находишь здание администрации и тормозишь прямо перед ним. Приличия при этом будут соблюдены: автодом не оставляет после себя никаких следов жизнедеятельности.

Говорить в России про дороги вроде бы незачем, но и не говорить нельзя. С этой темы беседа плавно перетекает на проблему проходимости. Самые распространенные автодома строят на переднеприводных шасси «ФИАТа-Дукато», рассчитанных на твердое дорожное покрытие. Это хуже, чем полный привод, но «проходимец» в лагере нашелся всего один, да и тот родом из Японии, праворульный. А если учесть полное отсутствие в нашей стране нормальных кемпингов, то становится ясно, отчего энтузиазм путешественников все чаще проявляется не дома, а на дорогах Европы. Шенгенскую визу оформить легко, для нее нужен только загранпаспорт и ПТС (договор аренды) автодома или прицепа (никакого бронирования гостиничных номеров!) – и дорога в Европу открыта.

Но имейте в виду: в Германии, например, полиция любит заглядывать в окна проезжающих кемперов в поисках спящих на кроватях путешественников: нельзя! И помните, что дети должны путешествовать в детских креслах. В той же Германии техническая инспекция строго следит за состоянием подвижного состава: не перетерты ли тросы, какова нагрузка на «шар» – все это проверяют. Но не с целью препятствовать туризму, а ради того, чтобы сделать ваше путешествие безопасным и комфортным.

В Европе, добравшись до места отдыха, даже в отдаленном уголке любой путешественник непременно получит место с подводом воды, электричества, канализации. Там, скорее всего, будут несколько кафе и ресторанчиков, магазины, бассейн и даже дискотека! У нас об этом пока приходится мечтать.

Хотя на этом слете нечто европейское уже привилось. Мало того, сюда подтянулись производители кемперной техники и туристических аксессуаров, чтобы показать товар лицом. Выбор небогат, но по делу. Словом, собрание удалось и, будем надеяться, немного приблизило российские просторы к цивилизованному караванному пути. ЗР



«Праворукий» кемпер оснащен гораздо лучше большинства «леворуких». Расплатой за комфорт, кроме правого руля, служит теснота в более узком, чем у «европейцев», кузове.

Дополнительное зеркало, прикрученное скотчем к корпусу штатного, позволяет видеть дорогу позади прицепа.



Попробуй-ка быстрее всех протащить прицеп по маршруту и припарковать его в гараж, ориентируясь по зеркалам (они в руках у «тягача»)!

На стоянках требуется подключать разного рода коммуникации. А когда вокруг ничего такого нет, невольно возникают шуточные конкурсы: справа – «вилка», слева – «розетка». Все, как в жизни…

А это состязание, видимо, рассчитано на тех, кто скучает без поездок в общественном транспорте.

Караванинг – отдых семейный, а для детей еще и отличный способ познания мира.

С любовью к настоящему

Старые автомобили можно увидеть в музеях и на выставках. Некоторые владельцы неспешно фланируют на них по выходным или… ведут бескомпромиссную борьбу на знаменитой гоночной трассе. Провести уик-энд на легендарном французском автодроме в компании с интересными автомобилями и людьми посчастливилось Сергею Канунникову.

Это мало видеть. Чтобы получить полную картину, необходимо задействовать слух и обоняние. Энергичный рык спортивных многолитровых двигателей 1930-х, почти самолетный свист гоночных машин 1970-х… И аромат: нагретого металла, шин – и, конечно, уже практически забытого европейцами выхлопа. Все натуральное, без обмана!

В пятницу Ле-Ман, известный кольцевой трассой для 24-часовых гонок, впервые стартовавших в 1923-м, превратился в иной мир. В нем VIP-гостей возят на 40–50-летних «ситроенах-DS», а пилотов по паддокам – на «виллисах» и армейских «доджах». По улицам городка запросто ездят «кареты» прошлого: от относительно недорогих, но уже вызывающих ностальгию «пежо» и «ситроенов» 1960-х до умопомрачительных «феррари» и величественных «бугатти».

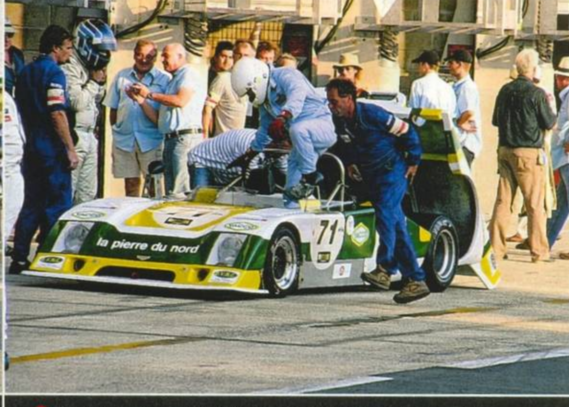
В заезде машин 1923–1939 годов борьбы не меньше, нежели среди более новых. Ну где еще увидишь соперничество «Астон-Мартина Ольстер» 1934 года и «Бугатти-44» 1929-го?

Армейские «доджи» (на фото) и «виллисы» – официальные автомобили для пилотов и членов гоночных команд.

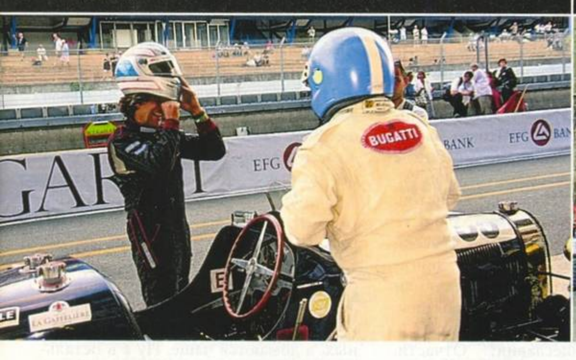




Самых почетных гостей на трассу привозят на знаменитых «богинях» – «ситроенах-DS».



На пит-стопе французский «Шеврон-B21» 1972 года. Под этой почти забытой ныне маркой некогда выпускали гоночные авто.



Смена пилотов экипажа «Бугатти-51» 1935 года. Гонщики – конечно же, французы.



Второй заезд для «Феррари-Дино 206S» 1964 года оказался неудачным. Но впереди еще третий. Только бы успеть!

На огромных полях вокруг знаменитого кольца сотни и сотни автомобилей, сборы клубов любителей олд- и янгтаймеров со всей Европы. Но главное – в паддоках, где кипит работа. Механики настраивают, регулируют, драят машины 1923–1975 годов. В молодости эти автомобили уже мерились силами в Ле-Мане, завтра им предстоит выйти на трассу вновь. И пускай ехать они будут не 24 часа, а примерно по четыре с половиной (в три этапа: при свете дня, ночью и вновь днем), но к бою их готовят серьезно. А ведь самым старым из 408 (!) автомобилей, разделенных на шесть возрастных групп, под девяносто, молодым уже тридцать пять.





Из паддока под именем Little Big Mans на старт отправляются пилоты, чье выступление открывает основные соревнования. Впервые такой заезд провели в 1958-м. Некоторые из тех гонщиков выйдут на трассу и сегодня, в машинах побольше.

Пока меняются пилоты британского «Астон-Мартина Спид Модел» выпуска 1937-го, механик проверяет затяжку центральной колесной гайки.

На разогреве у главных исполнителей: клубные показательные заезды, парад старых автобусов, гоночное такси – то есть спортивные авто, современные и не очень, в которых можно прокатиться по трассе пассажиром. От желающих нет отбоя.

Старт первого (а потом и последнего) заезда – с места: водители, как и на ранних гонках в Ле-Мане, бегут в автомобили (некоторые стоят бешеных денег, но об этом лучше не думать), пускают двигатель и срываются с места. Шестьдесят девять машин 1957–1961 годов с ревом уходят на трассу.

Вы скажете, сомнительное удовольствие управлять старым автомобилем на немалой скорости при 40-градусной жаре, будучи в шлеме и современном гоночном комбинезоне? Но что-то же толкает на это пилотов, большинство из которых постарше своих машин? Что-то зажигает во многих зрителях (в том числе и во мне!) плохо скрываемую зависть?

Обгоны и заезды на пит-стоп. Смены водителей, поломки, радость и разочарование. Сутки над трассой в раскаленном воздухе ревут двигатели, а в боксах водители и механики отлаживают между заездами машины: может, удастся улучшить результат?

Ярмарка тщеславия? Отчасти. Игры ненабесившихся великовозрастных мальчишек и девчонок (дам за рулем немало)? Не без этого. Но иронии у меня все меньше, а уважения к тем, кто сохранил, привез за сотни километров, подготовил и вывел на трассу вчерашних гоночных героев, все больше. Ведь здесь нет снобизма и мании величия. Машины на трассе и вокруг нее разные – демократичные и относительно недорогие или аристократичные, доступные лишь миллионерам, но любовь-то у всех одна.

Эти спортсмены тратят, а не зарабатывают. Об их победах напишут лишь специализированные издания. Их машины едут медленнее современных, а ломаются чаще. Ну а в остальном в этом спорте все по-настоящему. А может, он и есть настоящий? ЗР



Ночной этап – дополнительное испытание для пилотов и машин. Но самые пожилые автомобили пожалели, их второй заезд закончился еще в сумерки.

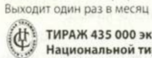
Любви к гонкам на старых автомобилях покорны оба пола и все возрасты.



За рулем

№10 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 952-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов,
Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
Ольга Джишкариани; Александр Батыру,
Александр Кульнев, Георгий Садков,
Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 435 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
**Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany**
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Таким парковка не тесна

В самом облике «Шевроле-Спарк» читается вызов соперникам – «КИА-Пиканто» и «Пежо-107». Помогла ли яркая внешность обыграть конкурентов, расскажет тест ЗР.

Зимостойкие сорта



На что способны домкраты, используемые профессионалами в сервисе и ремонте, как ведут себя мощные вседорожники на 18-дюймовых зимних шинах – темы раздела «Компоненты».

Торг уместен

Выбрать оптимальное сочетание двигателя и кузова при покупке машины, избежать лишних хлопот и издержек при продаже помогут «товароведы» ЗР.





Красота по-американски

В сегменте люксовых вседорожников «Кадиллак-SRX» играет роль эксклюзива. Теперь на сцену выходит модель нового поколения.

Поправка В ЗР, 2010, № 8 на с. 60 допущена опечатка в таблице «Данные производителя»: топливом для двигателя 3,0 служит бензин А98. В материале на с. 118 (левая колонка, 4-я строка сверху) следует читать «кострец». Приносим извинения читателям.